

“GESTIÓN PARA LA REACTIVACIÓN COMERCIAL DEL AEROPUERTO  
**EL EDÉN DE ARMENIA**”

ALVARO JOSE RODRÍGUEZ LULIGO

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONOMICAS  
ECONOMÍA  
SANTIAGO DE CALI  
2005

**“GESTIÓN PARA LA REACTIVACIÓN COMERCIAL DEL AEROPUERTO  
EL EDÉN DE ARMENIA”**

ALVARO JOSE RODRÍGUEZ LULIGO

Pasantía para optar al título de economista

Director

JOSE FERNANDO ORTIZ  
Economista

UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS  
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONOMICAS  
ECONOMÍA  
SANTIAGO DE CALI  
2005

Nota de aceptación:

Aprobado por el Comité de Grado en cumplimiento de los requisitos exigidos por la Universidad Autónoma de Occidente para optar al título de Economista.

JUAN CARLOS AGUILAR

---

Jurado

JORGE MEDINA TABARES

---

Jurado

Santiago de Cali, 6 de Septiembre de 2005

## **AGRADECIMIENTOS**

Para la realización del presente proyecto, expreso mis agradecimientos en primer lugar a Dios, por brindarme la sabiduría, fortaleza y serenidad para sortear todos y cada uno de los inconvenientes que se cruzaron en el desarrollo de la investigación.

A la Aeronáutica Civil Regional Valle y en especial a la Doctora MARIA TERESA SANCLEMENTE CASTAÑEDA, que siempre confió en mi y que con su apoyo y motivación, hizo posible alcanzar los objetivos planteados, así como a la Doctora ANA CECILIA BEDOYA VALENCIA Directora Regional y el Doctor HENRY BARCO Administrador del aeropuerto EL EDEN de Armenia y a todo el personal e instituciones que facilitaron mi labor durante la visita realizada a la ciudad de Armenia.

A la Universidad AUTONOMA DE OCCIDENTE, que me formo y entrego las bases para la ejecución del proyecto y a través del programa de ECONOMÍA el Doctor JOSE FERNANDO ORTIZ Y LUIS ENRIQUE SUAREZ, orientaron la investigación y posterior diseño de las propuestas.

Por último a mis padres ANTONIO JOSE RODRÍGUEZ Y MARLENE LULIGO, familiares y amigos, quienes con su colaboración, afecto y comprensión fueron los motores de cada una de las acciones efectuadas en el estudio.

## CONTENIDO

|  | Pág. |
|--|------|
| GLOSARIO   | 10   |
| RESUMEN  | 11   |
| INTRODUCCIÓN   | 12   |
| 1. OBJETIVOS   | 14   |
| 1.1 OBJETIVO GENERAL   | 14   |
| 1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS  | 14   |
| 2 JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO   | 15   |
| 3 MARCO COCEPTUAL  | 16   |
| 3.1 MARCO HISTORICO  | 17   |
| 4 METODOLOGÍA  | 21   |
| 5 ENTORNO POLITICO, ECONOMICO, SOCIAL Y REAL DE LA<br>REGIÓN Y DEL AEROPUERTO EL EDEN DE ARMENIA | 23   |
| 5.1 ENTORNO MACROECONÓMICO DEL QUINDÍO PRIMER<br>SEMESTRE DE 2004.                               | 23   |
| 5.1.1 Inflación y Empleo.  | 24   |
| 5.1.2 Sector externo, mercado cambiario y fiscales   | 25   |
| 5.2 INDICADORES DE COYUNTURA ECONOMICA REGIONAL  | 27   |
| 5.3 SECTOR EXTERNO   | 31   |
| 5.3.1 Exportaciones no tradicionales   | 31   |
| 5.4 IMPORTACIONES  | 33   |
| 5.5 ACTIVIDAD FINANCIERA   | 35   |
| 5.6 SITUACIÓN FISCAL   | 37   |
| 5.6.1 Gobierno central departamental   | 37   |
| 5.6.2 Gobierno central municipal   | 38   |
| 5.7 SECTOR REAL  | 42   |

|  |    |
|--|----|
| 5.7.1 Agricultura (café)   | 42 |
| 5.7.2 Transporte.  | 43 |
| 6 ANÁLISIS ESTRATEGICO DEL AEROPUERTO EL EDEN DE ARMENIA   | 45 |
| 6.1 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS   | 45 |
| 6.2 IMPORTANCIA DE LA REACTIVACIÓN COMERCIAL DEL AEROPUERTO EL EDEN DE LA CIUDAD DE ARMENIA          | 46 |
| 6.2.1 Factibilidad económica y financiera  | 47 |
| 6.3 ANALISIS DE LA ENCUESTA  | 49 |
| 6.4 CONCLUSIONES ANÁLISIS ENCUESTA   | 59 |
| 7 DISEÑO Y PROPUESTAS PARA LA REACTIVACIÓN COMERCIAL E INDUSTRIAL DEL AEROPUERTO EL EDEN DE ARMENIA. | 61 |
| 7.1 PROPUESTA DE DESARROLLO FÍSICO LOCATIVO  | 61 |
| 7.2 PROPUESTA DE DESARROLLO INSTITUCIONAL  | 64 |
| 7.3 PROPUESTA DE DESARROLLO COMERCIAL  | 66 |
| 7.4 PROPUESTAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y FINANCIERO  | 68 |
| 7.5 COSTO DE LAS PROPUESTAS  | 70 |
| 8 RECOMENDACIONES  | 72 |
| BIBLIOGRAFÍA   | 74 |
| Anexos   | 76 |

## LISTA DE CUADROS

|   | <b>Pag.</b> |
|---|-------------|
| Cuadro 1. “Armenia, sociedades constituidas, por actividad económica. Primer semestre 2003 y 2004”  | 28          |
| Cuadro 2 “Armenia. Sociedades reformadas, por actividad económica. Primer semestre de 2003 y 2004”  | 29          |
| Cuadro 3. “Armenia. Sociedades disueltas y liquidadas, por actividad económica. Primer semestre de 2003 y 2004”                                 | 30          |
| Cuadro 4 “Armenia. Capital neto suscrito, por actividad económica. Primer semestre 2003-2004”   | 31          |
| Cuadro 5 Quindío. “Exportaciones no tradicionales en valores FOB, según países de destino. Primer semestre de 2003 – 2004”                      | 32          |
| Cuadro 6. Quindío. “Importaciones registradas en valores FOB, según países de origen. Primer semestre de 2003 – 2004”                           | 34          |
| Cuadro 7. Quindío. Saldos de las captaciones del sistema financiero. Marzo 2003 – 2004  | 36          |
| Cuadro 8 Quindío.” Saldos de la cartera del sistema financiero 1. Marzo 2003 – 2004”  | 37          |
| Cuadro 9 Quindío.” Saldo de la deuda pública departamental y municipal. Junio de 2003 y 2004”   | 41          |
| Cuadro 10 Quindío.” Recaudo de impuestos nacionales por tipo. Primer semestre de 2003 y 2004”   | 42          |
| Cuadro 11 Quindío. “Pronóstico de la cosecha cafetera, compras cooperativas, precio promedio interno y externo. Primer semestre de 2003 y 2004” | 43          |
| Cuadro 12 Armenia.” Transporte urbano de pasajeros, por trimestres, según tipo de servicios. Primer semestre de 2003 - Primer semestre 2004”    | 45          |

## LISTA DE GRAFICAS

|  | <b>Pág.</b> |
|--|-------------|
| Grafica 1. Colombia Evolución del PIB, Según trimestres Enero de 2002 – junio de 2004  | 82          |
| Grafica 2 Armenia. Distribución porcentual de las sociedades constituidas, por actividad económica. Primer semestre de 2004          | 82          |
| Grafica 3 Sociedades reformadas, por actividad económica. Primer semestre de 2004  | 83          |
| Grafica 4 Armenia. Distribución porcentual de las sociedades disueltas y liquidadas por actividad económica. Primer semestre de 2004 | 83          |
| Grafica 5 Armenia. Capital neto suscrito, por actividad económica. Primer semestre de 2004   | 84          |
| Grafica 6 Quindío. Exportaciones no tradicionales y con destino a Estados Unidos. Primer semestre años 1999 – 2004                   | 84          |
| Grafica 7 Quindío. Importaciones registradas en valores FOB, según países de origen. Primer semestre 2003 – 2004                     | 85          |
| Grafica 8 Quindío. Evolución de las principales captaciones del sistema financiero. Saldos a marzo de 2003 y 2004                    | 85          |
| Grafica 9 Quindío. Distribución porcentual de la cartera por tipo de crédito. Saldos a marzo de 2004                                 | 86          |
| Grafica 10 Quindío. Estructura de los ingresos tributarios del gobierno central departamental. Primer semestre de 2003 y 2004        | 86          |
| Grafica 11 Armenia. Estructura de los ingresos tributarios del gobierno central municipal. Primer semestre. 2003-2004                | 87          |
| Grafica 12 Quindío. Recaudo de impuestos nacionales por tipo. Primer semestre de 2003 y 2004   | 87          |
| Grafica 13 Quindío. Pronóstico de cosecha cafetera y compras cooperativas. Primer semestre de 2003 y 2004                            | 88          |
| Grafica 14 Armenia. Número de pasajeros transportados en buses y busetas. Trimestres, enero de 2003 a junio de 2004                  | 88          |
| Grafica 15 Tabulación gráficos encuesta  | 91          |



## LISTA DE ANEXOS

|   | Pág. |
|---|------|
| Anexo 1 FILOSOFIA INSTITUCIONAL   | 77   |
| Anexo2 MODELO DEENCUESTA: REACTIVACIÒN COMERCIAL<br>AEROPUERTO “EL EDEN” DE ARMENIA | 89   |

## **GLOSARIO**

**AERONÁUTICA:** Ciencia o arte de la navegación aérea o de surcar el aire en cualquier maquina o aparato volante.

**Aeropuerto:** Aeródromo que sirve de terminal aéreo

**Aeródromo:** Terreno con servicios anexos dispuestos para la salida, llegada y maniobra de aeroplanos, aeronaves, etc.

**Transporte aéreo:** Acción de transportar por vía aérea y / o embarcación destinada para llevar personas, víveres u otras cosas.

**Aeronáutica Civil:** Es la autoridad en materia aeronáutica en todo el país, encargada de regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo colombiano por parte de la aviación civil. La entidad luego de su transformación formula y ejecuta planes, estrategias, políticas, procedimientos, y normas aeronáuticas, dirigidas a garantizar el desarrollo armónico de la aviación civil y lo que es más importante, el mantenimiento de la soberanía aérea y la soberanía nacional.

**Aeronaves Civiles:** Son aquellas que genéricamente están en poder del sector privado y tiene unos usos meramente comerciales para el transporte de personas o cargas.

**Aeronaves del Estado:** Son aquellas que pertenecen al Estado, es decir son utilizadas para servicios Militares, de Aduana y Policía.

## **RESUMEN**

La U.A.E Aeronáutica Civil, es la única empresa del gobierno encargada del control y la regulación de la aviación civil, maneja la disposición de los aeropuertos en Colombia.

A demás de controlar y regular la aviación civil en Colombia, también tiene otras funciones como el manejo de los locales comerciales de los aeropuertos, los cuales a su vez le representa un ingreso adicional a la aeronáutica.

Este trabajo de pasantia se realizo tomando como base pilar el aeropuerto el EDEN de la ciudad de Armenia, en donde se realizo un estudio del entorno económico, social y político de la región del eje cafetero y se generaron unas series de recomendaciones para la reactivación comercial del aeropuerto el EDEN.

El estudio realizado a este aeropuerto arroja un balance positivo, permitiendo que muchos empresarios de la región vean el aeropuerto como una ventaja competitiva a la hora de afrontar acuerdos comerciales como lo es el TRATADO DEL LIBRE COMERCIO (TLC).

Este balance positivo permite ver un crecimiento en el entorno social de la región y una gran participación en el sector turístico, permitiendo así una disminución en el desempleo y la reactivación en las ventas de sus productos.

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de práctica empresarial realizado como trabajo de grado, fue elaborado por el estudiante ALVARO JOSE RODRÍGUEZ LULIGO de Décimo (10) semestre (nocturno) del programa ECONOMÍA de la UNIVERSIDAD AUTONOMA DE OCCIDENTE.

El objetivo del trabajo consistió en realizar un proyecto sobre la posibilidad de que los aeropuertos del sur occidente colombiano que están bajo la tutela de la regional Valle de aeronáutica civil, se conviertan en empresas industriales y comerciales del estado (EICE) para a su vez proporcionarle mayores recursos o ingresos a la AEROCIVIL.

La investigación se concreta en un estudio que permita establecer estrategias para la reactivación comercial de uno de los siete (7) aeropuertos que maneja actualmente la AEROCIVIL Regional Valle, esto es en el aeropuerto **EL EDÉN** de Armenia.

El estudio incluye una primera parte académica relacionada con los objetivos, justificación y desarrollo institucional. La segunda parte del estudio se ocupa del diagnóstico interno y externo del aeropuerto relacionado en la investigación. Definido el diagnóstico, el plan de acción se dirige a presentar propuestas concretas para lograr que el aeropuerto se convierta efectivamente en empresas industriales y comerciales del estado (EICE). Este estudio incluye: estudio de carácter físico locativo, propuestas de desarrollo institucional, de desarrollo comercial y por último propuestas de desarrollo económico.

Con ello se busca entregar a la AEROCIVIL una herramienta teórica y académica que de ser posible, sea implementadas, no solamente a nivel regional sino nacional.

## **1. OBJETIVOS**

### **1.1 OBJETIVO GENERAL:**

- ❖ Realizar un estudio que permita establecer estrategias para la reactivación comercial del aeropuerto EL EDEN de Armenia como empresa industrial y comercial del estado “EICE”.

### **1.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS:**

- ❖ Realizar un análisis del entorno político y económico social del aeropuerto y la Región.
- ❖ Realizar un análisis estratégico del aeropuerto EL EDEN - Análisis Interno.
- ❖ Plantear propuestas económicas que permitan la reactivación comercial e industrial del aeropuerto.

## 2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Teniendo en cuenta la importancia y la trascendencia histórica que tiene la Aeronáutica civil y los aeropuertos que están bajo su administración, se hace necesario realizar un estudio económico que permita el crecimiento y posterior desarrollo de la parte comercial de los aeropuertos en el sur occidente colombiano.

Para dar cumplimiento a los objetivos planteados, el estudio se centrará en el aeropuerto **EL EDÉN** de Armenia, con el fin de lograr un mejor posicionamiento de éste en el mercado, a través del impacto que genera la comunidad y la manera como incida tanto en lo cultural, religioso, social y económico.

La investigación contribuirá a la solución de problemas que existen en la Aeronáutica civil en su parte comercial, para una mejor prestación de servicios a los usuarios nacionales y extranjeros.

### **3. MARCO CONCEPTUAL**

Para la presente investigación, es necesario tener claros conceptos de vital importancia para la comprensión de los temas tratados; entre tales conceptos se pueden destacar y relacionar los siguientes:

Aeronautica Civil: Es la autoridad en materia de aeronáutica en todo el país, encargada de regular, administrar, vigilar y controlar el uso del espacio aéreo Colombiano por parte de la aviación civil.

Industria: conjunto de operaciones materiales necesarias para el transporte o la obtención y transformación de un producto natural.

Comercio: Negociación y tráfico que se hace comprando, vendiendo ò permutando géneros ò mercancías bajo un concepto de rentabilidad.

Empresa Industrial y Comercial del Estado (EICE): se refiere a empresas industriales y comerciales autónomas, que desarrollan su actividad haciendo uso de recursos del Estado a cambio, del pago de un valor preestablecido buscando en últimas un perfil de rentabilidad.

Avaluó: valoración que se le da a un bien para determinar cual es su canon

Canon: pago periódico por concepto de alquiler de un bien.

Intereses: valor que se causa por retraso en el pago del canon

Una vez comprendidos los temas anteriormente mencionados es primordial conocer la evolución del transporte aéreo a través de los años, partiendo de que



este se desprende de un territorio aéreo, que se manifiesta como derecho aeronáutico, que comprende el espacio atmosférico que cubre la dimensión del espacio terrestre, más la dimensión del territorio marítimo siendo este de 2 millas.

### **3.1 MARCO HISTÓRICO**

Anteriormente el espacio aéreo era libre porque el desarrollo tanto económico, social y estratégico de transporte no había determinado la necesidad de darle límites aéreos. Actualmente, ante el incremento poblacional, el incremento de los alimentos y el incremento de las relaciones de intercambio comercial, se vio hace unos años la necesidad de limitar los espacios dando un carácter de soberanía nacional para su propia explotación, es por eso que aparece el concepto de Territorio Aéreo similar al Espacio Aéreo, en el que interviene la Aeronáutica, regulando el transporte mundial por intervención de las Naciones Unidas.

De esta manera, el Avión como principal medio de transporte aéreo ha obtenido cambios con el paso de los años y la misma evolución del hombre, en donde este, queriendo dar explicación a su entorno, realiza estudios, investigaciones y experimentos como el ejecutado por CLIMENT ADER padre de la aviación, que por medio de un micrófono y un teatro fono ubicado en las pajareras de su jardín, en donde se hallaban todo tipo de aves, con el fin de descubrir el secreto de su vuelo, logro diseñar el Eolo que conservaba características de murciélago y funcionaba con un motor a vapor.

Este aparato se convirtió en un preámbulo, para que posteriores personajes diseñaran maquinas mas sofisticadas y acordes a la necesidad de la época. Ante la creciente demanda y / o necesidad de desarrollar y dinamizar el sector aéreo, se hizo necesario la creación de una ciencia o arte de la navegación aérea, que a su vez permitiría el control y la regulación de todo aquello que se relacione con el

espacio aéreo. En Colombia, según la ley 89 de 1938 se centralizo el control de la aviación en un organismo especial denominado Dirección General de la Aeronáutica Civil.

Esta entidad fue ratificada a través del artículo 1782 del código de comercio en donde se confiere la facultad de realizar todas las actividades vinculadas al empleo de aeronaves civiles, entendiendo a estas como las que no forman parte del Estado.

Esta entidad adicionalmente apoya la navegación aérea, aprovechando las ventajas competitivas del país, facilitando el transporte intermodal o garantizando seguridad.

De esta manera, la Dirección General de la Aeronáutica Civil se ha dividido en 6 zonas administrativas, que vinculan a cada una de ellas los Departamentos y municipios aledaños con el fin de dar mejor servicio no solo regional, si no, nacional e internacional.

Estas unidades administrativas o regionales son:

- Regional Valle: Cali, Popayán, Pasto, Armenia y Pereira
- Regional Atlántico: Barranquilla, Santa Marta, Cartagena y San Andrés
- Regional Antioquia: Río negro, Montería y Quibdó
- Regional Norte de Santander: Cúcuta, Bucaramanga, Barrancabermeja y Arauca.
- Regional Meta: Villavicencio y Yopal
- Regional Bogotá: Central nacional de aeronavegación, Ibagué, Neiva y Leticia.

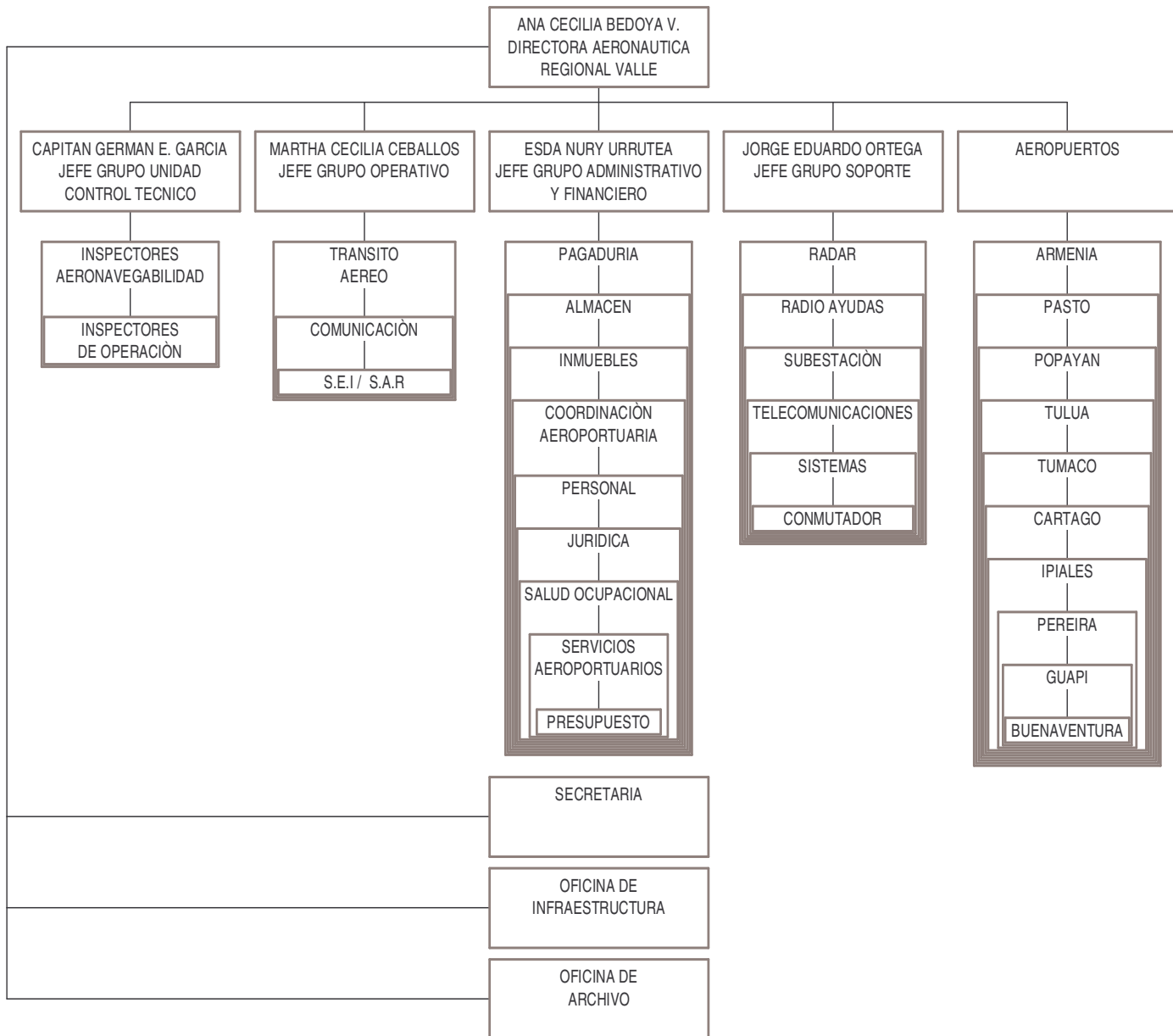
En cuanto a la Aerocivil Regional Valle, por ser el motivo de nuestra investigación, vale la pena resaltar la filosofía institucional (**Ver anexo A**) y que además controla los aeropuertos de: Buenaventura, Tulúa, Cartago, Popayán, Pereira, Armenia, Guapi, Pasto, Ipiales y Tumaco.

Caracterizadas estas ciudades por su gran potencial turístico y el estancamiento y el decrecimiento de todas las actividades vinculadas al sector aéreo, incluso el transporte comercial de pasajeros.

Por esta razón se hace necesario desarrollar un estudio que permita identificar las debilidades y fortalezas de los aeropuertos anteriormente mencionados, así como reconocer las oportunidades y amenazas de los mismos con el fin de determinar qué programas o proyectos se pueden desarrollar para dinamizar este sector así como también todas sus actividades adyacentes, buscando como fin último ver la posibilidad de convertir los aeropuertos en empresas industriales y comerciales del Estado (EICE) influyendo el concepto de rentabilidad en prestación de sus servicios.

Sin embargo considerando la complejidad de la investigación, se iniciara el estudio focalizado sobre el aeropuerto EL EDEN de Armenia que posee características muy acentuadas dentro del concepto turístico, económico, social, climático, etc.

## Estructura Organizacional Aeronáutica Civil Regional Valle



#### **4. METODOLOGIA**

Para la realización del presente proyecto se tomo como punto de partida la relevancia de cada uno de los objetivos específicos planteados y el orden cronológico en el que se resolverían cada uno de estos para alcanzar el objetivo general que es el propósito de la investigación, para lograr lo anterior se plantea una metodología dividida en tres (3) fases que son:

##### **FASE 1: Realización de análisis del entorno político y económico social del aeropuerto y la Región.**

En esta fase se realizó un estudio previo consistente en determinar cual es la ubicación del aeropuerto, sus características, el potencial social, económico, político y como se encuentra formado. La información obtenida en esta fase se logró mediante citas bibliograficas como fueron la página Web de la Aerocivil, la DIAN de Armenia, la Alcaldía municipal de Armenia y la Gobernación del Quindío.

##### **FASE 2: Realización de análisis estratégico del aeropuerto EL EDEN - Análisis Interno.**

Esta fase se realizó mediante visita al aeropuerto el EDEN de Armenia, entrevista al Administrador del aeropuerto, la realización de una encuesta a personal del aeropuerto, visitantes, arrendatarios de los locales comerciales del aeropuerto y diferentes personas que de una forma aleatoria trascurrían de paso por las instalaciones del aeropuerto el EDEN de Armenia .

### **FASE 3: Diseño y propuestas para la reactivación comercial e industrial del aeropuerto el EDEN de Armenia.**

En esta fase se proceso la información recopilada en las fases anteriores y se diseñaron unas propuestas que permitieron dar conclusión a la situación actual del aeropuerto el EDEN de la ciudad de Armenia, y que permitirán incrementar la dinámica del aeropuerto y su participación no solo a nivel municipal, regional, nacional sino por que no decirlo internacional.

## **5. ENTORNO POLITICO, ECONOMICO, SOCIAL Y REAL DE LA REGIÓN Y DEL AEROPUERTO EL EDEN DE ARMENIA**

### **5.1 ENTORNO MACROECONÓMICO DEL QUINDÍO PRIMER SEMESTRE DE 2004.**

Durante el primer semestre del 2004 la economía colombiana presentó un buen desempeño registrado a partir del tercer trimestre de 2003 donde se observan tasas de crecimiento superiores al 4%. En rigor, según las cifras del DANE en los dos primeros trimestres de 2004, el crecimiento anual fue de 4.0% (I) y 4.25% (II). El crecimiento del PIB de enero a junio de 2004 fue de 4.12%, superior al registrado en igual período de 2003 (3.19%) y al del primer semestre de 2002 (1.24%). De hecho, parece revertirse la tendencia exhibida en los años posteriores a la gran contracción de la demanda de 1998 y 1999 en la cual la economía parecía estabilizarse en modestos ritmos de crecimiento y todo apunta a que la brecha de producto se está cerrando lentamente. **(Ver grafico Anexo B).**

El crecimiento económico durante el primer semestre del 2004 fue muy positivo para los sectores de construcción (10.29%), industria manufacturera (5.15%), el comercio, los restaurantes y hoteles (5.39%) y el transporte, almacenamiento y comunicación (5.14%). Respecto de la actividad minera se observó un aumento del 3.97%, reduciendo su ritmo de crecimiento, como quiera que en el primer semestre de 2003 creció a una tasa del 9.62%. El sector financiero registró un crecimiento semestral de 2.91%, menor que el de igual período del año anterior que fue de 4.88%. Igualmente el informe de la muestra mensual manufacturera señala que la producción y las ventas reales del sector industrial, sin trilla de café tuvieron variaciones interanuales a junio de 2003 de 11.72% y 12.36% respectivamente. La recuperación de la demanda se vincula con la mejora en los indicadores financieros del sector financiero a junio de 2004, tales como las

utilidades, la rentabilidad, la percepción de riesgo crediticio, la calidad de la cartera y la liquidez. Con relación a la dinámica del crédito se destaca una desaceleración de la cartera comercial, un aumento en la cartera de consumo y una contracción de la cartera hipotecaria. El buen desempeño de la economía puede explicarse por los siguientes factores internos y externos:

Las mejores expectativas de los agentes económicos, los bajos niveles de las tasas de interés reales, el flujo de remesas y la mejora en los términos de intercambio han jalonado la demanda interna, especialmente la inversión privada. Se destaca el repunte del consumo de hogares a partir del III trimestre de 2003.

El crecimiento de la demanda externa que se deriva del buen ritmo de la economía mundial, la excelente recuperación de las ventas externas a Venezuela y los altos precios de los productos básicos (petróleo, carbón, ferro níquel).

La política monetaria de la Junta Directiva del Banco de la República, basada en posturas de bajas tasas de interés de intervención coherentes con la fase del ciclo de pobre crecimiento económico en los últimos años. El éxito de esta política también se asocia a que ya no se evidencian algunos factores de oferta y demanda del mercado de crediticios exhibidos en el período 1999 - 2002, que volvieron ineficaz el mecanismo de transmisión monetaria.

**5.1.1 Inflación y Empleo.** El escenario revaluacionista del primer semestre de 2004 alivia presiones inflacionarias. La inflación en el primer semestre de 2004 fue de 4.59% con una variación interanual de 6.07%, situándose superior en siete puntos básicos del límite superior de la meta de inflación del Banco de la República. Los grupos que más presionaron la inflación fueron transporte y comunicación, salud y alimentos. Dos hechos relevantes caracterizan la variación del índice de precios al consumidor en lo corrido de 2004.



El primero, advierte que el escenario revaluacionista de los últimos 15 meses ha contribuido a la disminución de la inflación básica de bienes transables y el segundo, que se observa una tendencia ascendente de la inflación básica de los bienes no transables que puede estar relacionada con el acercamiento de la producción observada a la producción potencial y al aumento en los precios de bienes y servicios regulados por el estado.

Respecto del mercado laboral, acorde con la dinámica de la economía, se evidencia un mejoramiento en los indicadores de empleo a nivel nacional y urbano. Según la encuesta continua de hogares del DANE (ECH) en junio de 2004 la tasa de desempleo en el total nacional se situó en 14.1%, análoga a la registrada en igual período de 2003 cuando se ubicó en 14.0%. En julio el desempleo se situó en 12.9%, inferior en 1.4% respecto de la observada en el 2003 que fue de 14.3%. La tasa de desempleo urbana, que considera los resultados de las 13 principales ciudades con sus áreas metropolitanas, se ubicó en 15.8% en junio y 15.3% en julio. En los mismos meses de 2003 registraron tasas de 16.9% y 17.8%.

**5. 1.2 Sector Externo, Mercado Cambiario y Fiscales.** En el primer semestre de 2004 se consolida la tendencia revaluacionista y siguen mejorando las ventas externas por la demanda mundial y Venezuela.

Según el DANE, las exportaciones colombianas en valor FOB crecieron 16.6% en el primer semestre de 2004 con relación al mismo período de 2003. Las exportaciones tradicionales crecieron el 14.4% y las no tradicionales el 18.5%. El fortalecimiento de las ventas externas es resultado del aumento de la demanda en el comercio mundial, el incremento sostenido de los precios y la recuperación de las exportaciones a Venezuela. Respecto de las importaciones, en el período

analizado registraron un crecimiento de 15.8% explicado por las mayores compras de materias primas y bienes intermedios. Con todo, a junio de 2004 la balanza comercial de Colombia exhibió un superávit de US\$ 154.1 millones FOB como resultado de un valor exportado de US\$ 7.323.1 millones y un valor importado de US\$ 7.169 millones.

En lo corrido de 2004 se consolida la tendencia reevaluacionista en el mercado cambiario y que desde 2003 es un fenómeno común a la mayoría de las economías latinoamericanas. Prevalecen las condiciones macroeconómicas que determinan un aumento en la oferta de divisas tales como, el comportamiento favorable de los componentes de la cuenta corriente, la tasa de paridad que sigue alentando la entrada de capitales y los bajos niveles de la prima de riesgo de papeles soberanos. La intervención del Banco de la República comprando alrededor de 1.400 millones en lo corrido del año no ha logrado frenar la apreciación del peso lo cual corrobora el hecho de que el nivel de la tasa de cambio está determinado por los fundamentales de la economía.

Por último, en el frente fiscal no obstante que la evolución de las cifras fiscales está al tono con lo previsto en el acuerdo con el Fondo Monetario Internacional, voceros del Gobierno, los analistas de gremios, entidades consultoras y el Banco de la República coinciden en que es preciso profundizar las reformas estructurales, especialmente en lo referente a las pensiones y transferencias, para corregir radicalmente el problema del desequilibrio fiscal y mejorar el perfil de la deuda pública.

## 5.2 INDICADORES DE COYUNTURA ECONOMICA REGIONAL

**Cuadro 1. “Armenia, sociedades constituidas, por actividad económica  
Primer semestre 2003 y 2004”**

| ACTIVIDAD ECONÓMICA                   | 2003 |       | 2004 |       | Miles de \$        |
|---------------------------------------|------|-------|------|-------|--------------------|
|                                       | No   | VALOR | No   | VALOR | VALOR %<br>04 / 03 |
| TOTAL                                 | 98   | 3782  | 111  | 3011  | -20,4              |
| AGROPECUARIO                          | 9    | 321   | 3    | 329   | 2,2                |
| EXPLOTACIÓN DE MINAS                  | 0    | 0     | 0    | 0     | 0,0                |
| INDUSTRIA                             | 14   | 631   | 5    | 89    | -86,8              |
| ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA              | 0    | 0     | 0    | 0     | 0,0                |
| CONSTRUCCIÓN                          | 8    | 113   | 4    | 477   | 322,1              |
| COMERCIO                              | 18   | 203   | 49   | 1000  | 392,6              |
| TRANSP Y COMUNICACIONES               | 25   | 238   | 20   | 505   | 111,8              |
| SEGUROS Y FINANZAS                    | 15   | 2140  | 20   | 231   | -89,2              |
| SERVICIOS                             | 9    | 136   | 10   | 380   | 186,0              |
| Fuente: Cámara de Comercio de Armenia |      |       |      |       |                    |

Durante el primer semestre de 2004 según reportes de la Cámara de Comercio de Armenia, se constituyeron en el departamento del Quindío 111 nuevas sociedades por valor de \$3.011 millones, 13 más que las registradas en igual período de 2003, no obstante presentarse una reducción del 20.4% en el monto del capital suscrito. La desaceleración mostrada en esta variable, fue originada por las actividades de seguros y finanzas y la industria, las cuales cayeron en su orden 89.2% y 86.8%, según se muestra en el cuadro1. ( **Ver grafico Anexo C**)

Contrastando con lo anterior, la mayor dinámica entre enero y junio de 2004 se presentó en el sector comercial, al pasar de \$203 millones en 2003 a \$1.000 millones en el presente año, gracias a la apertura de 43 sociedades. También se destacaron la construcción y los servicios con aumentos que superaron el 100%, representado ambas partidas el 28.8% del total constituido.

**Cuadro 2 “Armenia. Sociedades reformadas, por actividad económica. Primer semestre de 2003 y 2004”**

| ACTIVIDAD ECONÓMICA                | 2003 |       | 2004 |       | Miles de \$    |
|------------------------------------|------|-------|------|-------|----------------|
|                                    | No   | VALOR | No   | VALOR | Var %<br>04/03 |
| TOTAL                              | 29   | 94860 | 25   | 9101  | -90,4          |
| AGROPECUARIO                       | 0    | 0     | 2    | 892   | 0              |
| EXPLOTACIÓN DE MINAS               | 3    | 89    | 0    | 0     | -100           |
| INDUSTRIA                          | 3    | 613   | 2    | 52    | -91,5          |
| ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA           | 0    | 0     | 0    | 0     | 0              |
| CONSTRUCCIÓN                       | 0    | 0     | 2    | 3632  | 0              |
| COMERCIO                           | 9    | 1253  | 5    | 3905  | 211,7          |
| TRANSP Y COMUNICACIONES            | 5    | 91752 | 3    | 120   | -99,9          |
| SEGUROS Y FINANZAS                 | 4    | 19    | 5    | 183   | 0              |
| SERVICIOS                          | 5    | 1134  | 6    | 317   | -72            |
| Fuente: cámara de comercio Armenia |      |       |      |       |                |

Durante el primer semestre de 2003, en el Departamento se realizaron reformas al capital en 25 sociedades por valor de \$9.101 millones, evidenciando una disminución del 90.4% frente a igual período de 2003; comportamiento en el que intervino principalmente el sector de transporte y comunicaciones, al pasar de \$91.752 millones en 2003 a \$120 millones entre enero y junio del 2004.

No obstante, las actividades de la construcción, comercio y la agropecuaria, evolucionaron de forma positiva respecto a los primeros seis meses de 2003, reportando en conjunto un saldo de \$8.429 millones, que representó el 92.6% del total reformado, como se muestra en el cuadro 2.( **Ver grafico anexo D** ).

**Cuadro 3. “Armenia. Sociedades disueltas y liquidadas, por actividad económica. Primer semestre de 2003 y 2004”**

| ACTIVIDAD ECONÓMICA                | 2003 |       | 2004 |       | Miles de \$    |
|------------------------------------|------|-------|------|-------|----------------|
|                                    | No   | VALOR | No   | VALOR | Var %<br>04/03 |
| TOTAL                              | 73   | 1594  | 41   | 1169  | -26,7          |
| AGROPECUARIO                       | 1    | 10    | 2    | 670   | 0              |
| EXPLOTACIÓN DE MINAS               | 5    | 158   | 0    | 0     | -100           |
| INDUSTRIA                          | 7    | 89    | 4    | 42    | -52,8          |
| ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA           | 0    | 0     | 0    | 0     | 0              |
| CONSTRUCCIÓN                       | 3    | 42    | 5    | 139   | 231            |
| COMERCIO                           | 28   | 1054  | 6    | 223   | -78,8          |
| TRANSP Y COMUNICACIONES            | 11   | 87    | 7    | 14    | -83,9          |
| SEGUROS Y FINANZAS                 | 13   | 28    | 12   | 48    | 71,4           |
| SERVICIOS                          | 5    | 126   | 5    | 33    | -73,8          |
| Fuente: cámara de comercio Armenia |      |       |      |       |                |

El monto del capital disuelto en las distintas sociedades del Departamento, disminuyó 26.7% frente al primer semestre de 2003 al valorar \$1.169 millones. Igualmente, el número de establecimientos liquidados se redujo en 43.8% al totalizar 41 en lo corrido del 2004. Cabe señalar el buen comportamiento del sector comercial, que de \$1.054 millones liquidados entre enero y junio de 2003, pasó a \$223 millones en los primeros seis meses de 2004.

Por el contrario, el sector agropecuario presentó un aumento significativo en la liquidación de sociedades al reportar un saldo de \$670 millones en el lapso de estudio, cuantía que representó el 57.3% del total, según se aprecia en el cuadro 3.( **Ver grafico anexo E** ).

**Cuadro 4 “Armenia. Capital neto suscrito, por actividad económica. Primer semestre 2003-2004”**

|                                    | 2003  | 2004  | Miles de \$    |
|------------------------------------|-------|-------|----------------|
| ACTIVIDAD ECONÓMICA                | VALOR | VALOR | Var %<br>04/03 |
| TOTAL                              | 97047 | 10942 | -88,7          |
| AGROPECUARIO                       | 311   | 550   | 76,8           |
| EXPLOTACIÓN DE MINAS               | -69   | 0     | 0              |
| INDUSTRIA                          | 1154  | 93    | -91,9          |
| ELECTRICIDAD, GAS Y AGUA           | 0     | 0     | 0              |
| CONSTRUCCIÓN                       | 71    | 3971  | 0              |
| COMERCIO                           | 402   | 4682  | 0              |
| TRANSP Y COMUNICACIONES            | 91903 | 609   | 0              |
| SEGUROS Y FINANZAS                 | 2131  | 365   | -82,9          |
| SERVICIOS                          | 1144  | 672   | -41,3          |
| Fuente: cámara de comercio Armenia |       |       |                |

La inversión neta en sociedades para el departamento del Quindío al concluir el primer semestre de 2004 se ubicó en \$10.942 millones, cifra inferior en 88.7% respecto a enero - junio de 2003. En el anterior resultado participó decididamente la inversión registrada en transporte y comunicaciones, actividades que durante los primeros seis meses de 2003 tuvo una importante inyección de capital que superó los \$90.000 millones. Igualmente, se registraron caídas por encima del 40% en los sectores: industrial; seguros y finanzas y servicios, según se advierte en el cuadro 4. ( **Ver grafico anexo F**)

Sin embargo, la construcción y el comercio, que consolidaron \$8.653 millones, es decir el 79.1% del total de la inversión en el periodo, evidenciaron avances destacados frente a los saldos del primer semestre de 2003.

### 5.3 SECTOR EXTERNO

**5.3.1 Exportaciones no tradicionales.** De acuerdo con las declaraciones procesadas por el DANE, las exportaciones no tradicionales originarias del departamento del Quindío, registraron un incremento del 68.1% entre el primer semestre de 2003 y el primer semestre de 2004, pasando en valores FOB de US \$ 3.96 millones a US \$ 6.67 millones, debido fundamentalmente al aumento de las ventas al exterior por parte de la agrupación “textiles”, la cual luego de incrementarse en un 77.0%, contribuyó con 62.2 puntos porcentuales a la variación total, aumentando su participación del 80.8% al 85.0%. En segundo orden de importancia, se destacó “producción agropecuaria” que al incrementarse en 51.04%, aportó 4.5 puntos porcentuales, seguido por la agrupación “prendas de vestir”, con un aumento de 24.59% y un aporte a la variación total de 4.1 puntos porcentuales.

**Cuadro 5 Quindío. “Exportaciones no tradicionales en valores FOB, según países de destino. Primer semestre de 2003 – 2004”**

| PAÍS           | FOB US\$  |           | Participación % |       | Contribución |       |
|----------------|-----------|-----------|-----------------|-------|--------------|-------|
|                | 2003      | 2004      | 2003            | 2004  | Var %        | Var % |
| TOTAL          | 3.965.311 | 6.667.459 | 100%            | 100%  | 68,1         | 68,1  |
| Estados Unidos | 3.680.444 | 5.694.384 | 92,8%           | 85,4% | 54,7         | 50,8  |
| Venezuela      | 4.673     | 379.511   | 0,1%            | 5,7%  | 0            | 9,5   |
| Ecuador        | 82.735    | 153.794   | 2,1%            | 2,3%  | 85,9         | 1,8   |
| México         | 56.264    | 118.249   | 1,4%            | 1,8%  | 110,2        | 1,6   |
| Panamá         | 8.397     | 60.127    | 0,2%            | 0,9%  | 0            | 1,3   |
| Puerto rico    | 13.098    | 56.102    | 0,3%            | 0,8%  | 0            | 1,1   |
| Costa Rica     | 17.130    | 54.025    | 0,4%            | 0,8%  | 0            | 0,9   |
| Chile          | 0         | 30.722    | 0,0%            | 0,5%  | 0            | 0,8   |
| España         | 10.190    | 30.698    | 0,3%            | 0,5%  | 0            | 0,5   |
| Alemania       | 11.227    | 21.783    | 0,3%            | 0,3%  | 94           | 0,3   |
| Resto países   | 81.153    | 68.063    | 2,0%            | 1,0%  | -16,1        | 0,3   |
| Fuente DANE    |           |           |                 |       |              |       |

Por su parte, las agrupaciones que más contrarrestaron el incremento de las exportaciones quindianas, y por ende presentaron variaciones negativas, fueron: “metálicas excepto maquinaria”, que al disminuir sus ventas al exterior en 69.6%, restaron 4.8 puntos porcentuales a la variación total, mientras que la agrupaciones “maquinaria eléctrica” y “fabricación de productos alimenticios” disminuyeron el 98.4% y el 30.2%, restando cada una 1.5 puntos porcentuales a la variación del monto total exportado.

Estados Unidos, se mantuvo como el principal comprador de los productos con origen en dicho Departamento, con un incremento del 54.7% entre el primer semestre de 2003 y el primer semestre de 2004, y un aporte de 50.8 puntos porcentuales al aumento observado entre ambos periodos. En segundo orden, se destacó el mercado Venezolano, país hacia el cual el Quindío incremento sus ventas en 5.7%, aportando 9.5 puntos porcentuales a la variación total, seguido por Ecuador y México, que con aumentos del 85.9% y 110.2%, contribuyeron con 1.8 y 1.6 puntos porcentuales, respectivamente. ( **ver grafico anexo G**)

El desempeño de las exportaciones no tradicionales del Quindío han marcado una alta dependencia de las compras realizadas por los Estados Unidos, notándose un crecimiento sostenido a partir del primer semestre del año 2002 como puede observarse en el gráfico 5, situación que está ligada al incremento de las agrupaciones textiles y prendas de vestir, las cuales gozan de beneficios arancelarios en el mercado americano.



#### 5.4. IMPORTACIONES

**Cuadro 6. Quindío. “Importaciones registradas en valores FOB, según países de origen. Primer semestre de 2003 – 2004”**

| PAÍS                  | FOB US\$  |           | Participación % |       | Contribución |       |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------------|-------|--------------|-------|
|                       | 2003      | 2004      | 2003            | 2004  | Var %        | var % |
| TOTAL GENERAL         | 4.396.618 | 6.647.260 | 100%            | 100%  | 51,2         | 51,2  |
| Estados Unidos        | 523.889   | 2.258.898 | 11,9%           | 34,0% | 331,2        | 39,5  |
| Perú                  | 632.639   | 788.134   | 14,4%           | 11,9% | 24,6         | 3,5   |
| Japón                 | 436.643   | 615.695   | 9,9%            | 9,3%  | 41           | 4,1   |
| Italia                | 1.299.324 | 612.435   | 29,6%           | 9,2%  | -52,9        | -15,6 |
| Suecia                | 461.455   | 446.436   | 10,5%           | 6,7%  | -3,8         | -0,3  |
| España                | 192.382   | 404.035   | 4,4%            | 6,1%  | 110          | 4,8   |
| Ecuador               | 143.174   | 228.662   | 3,3%            | 3,4%  | 59,7         | 1,9   |
| Israel                | 69.409    | 206.234   | 1,6%            | 3,1%  | 197,1        | 3,1   |
| México                | 77.186    | 161.714   | 1,8%            | 2,4%  | 109,5        | 1,9   |
| Alemania              | 13.457    | 148.249   | 0,3%            | 2,2%  | 0            | 3,1   |
| Trinidad y Tobago     | 96.223    | 106.864   | 2,2%            | 1,6%  | 11,1         | 0,2   |
| Bolivia               | 206.340   | 99.442    | 4,7%            | 1,5%  | -51,8        | -2,4  |
| China                 | 44.447    | 79.192    | 1,0%            | 1,2%  | 78,2         | 0,8   |
| Zona Franca Río Negro | 0         | 78.196    | 0,0%            | 1,2%  | 0            | 1,8   |
| Resto Países          | 200.050   | 413.074   | 4,5%            | 6,2%  | 106,5        | 4,8   |
| Fuente DANE           |           |           |                 |       |              |       |

En 51.2% se incrementaron las importaciones del Quindío, pasando de US \$ 4.40 millones en el primer semestre de 2003 a US \$ 6.65 millones en similar lapso de 2004, en valores FOB. (**Ver grafico anexo H**).

Las agrupaciones industriales “textiles” y “químicos industriales”, ligadas a la producción de bienes intermedios, jalonaron el crecimiento al contribuir con 23.6 y 22.6 puntos porcentuales a la variación semestral de las importaciones. En menor proporción se ubicaron, “material de transporte” y “objetos de barro, loza y porcelana”, al sumar 4.3 y 4.1 puntos porcentuales respectivamente. Por su parte

la agrupación “maquinaria, excepto eléctrica” al disminuir en 37.2%, restó 13.3 puntos a la variación.

Las compras del departamento del Quindío, tuvieron como principal país de origen a los Estados Unidos, representando el 34.0% de las importaciones y contribuyendo con 39.5 puntos porcentuales a la variación. España con una participación de 6.1% en las importaciones, se ubicó como el segundo país de mayor contribución, al sumar 4.8 puntos porcentuales, seguido por Japón y Perú los cuales sumaron 4.1 y 3.5 puntos porcentuales.

Italia, que se había destacado durante el primer semestre de 2003, como el principal proveedor de productos del Departamento, presentó una caída en su participación, al pasar de representar el 29.6% de las importaciones al 9.2% en el primer semestre de 2004, restándole 15.6 puntos porcentuales a la variación. Al realizar un comparativo entre las exportaciones no tradicionales y las importaciones departamentales durante el primer semestre del 2004, se observó un superávit de US \$ 20.199, entendiendo que faltarían las exportaciones de café las cuales tienen un peso importante dentro del total, para calcular una balanza comercial. A su vez, el comercio con los Estados Unidos arrojó un superávit de US \$ 3.4 millones, cifra que se contrarrestó con el déficit originado con el resto de países.

## 5.5 ACTIVIDAD FINANCIERA

**Cuadro 7. Quindío. Saldos de las captaciones del sistema financiero.  
Marzo 2003 – 2004**

|  | Salarios a Marzo |         | Var % |
|--|------------------|---------|-------|
| Concepto   | 2003             | 2004    | Anual |
|  |                  |         |       |
| Total sistema  | 503.303          | 513.462 | 2,0   |
| Depósitos en cuenta corriente bancaria                             | 74.762           | 67.621  | -9,6  |
| Certificados de depósitos a términos                               | 179.697          | 166.546 | -7,3  |
| Depósitos de ahorro  | 244.066          | 275.781 | 13,0  |
| Cuentas de ahorro especial   | 4.472            | 3.156   | -29,4 |
| Certificado de ahorro en valor real                                | 306              | 358     | 17,0  |
| Incluye Bancos Comerciales y compañías de financiamiento comercial |                  |         |       |
| Fuente Súper Intendencia Bancaria                                  |                  |         |       |

El saldo de las captaciones realizadas a través de los operadores del sistema financiero en el departamento del Quindío a marzo de 2004 se situó en \$513.462 millones, permitiendo observar una evolución del 2.0% respecto a similar mes de 2003, como se aprecia en el cuadro 7. Cabe señalar que a esta fecha hicieron parte del sistema 17 bancos comerciales, con presencia en la ciudad de Armenia y otros municipios del Departamento, y tres compañías de financiamiento comercial.

En el anterior comportamiento intervinieron las disminuciones mostradas en los depósitos en cuenta corriente bancaria (9.6%), los certificados de depósito a término -CDT- (7.3%), y las cuentas de ahorro especial (29.4%), rubros que en conjunto aportaron el 46.3% del total de las captaciones realizadas en el Quindío. Por el contrario, los depósitos de ahorro continuaron mostrando una dinámica

importante al valorar \$275.781 millones, 13.0% por encima de la cifra evidenciada al cierre del primer trimestre de 2003. Igualmente, obtuvieron la mayor representatividad dentro de la composición de las captaciones, con el 53.7%, superando en 5.2 puntos porcentuales el peso alcanzado en 2003, gracias a la aceptación que este tipo de cuentas tiene dentro de los usuarios financieros. ( **Ver grafico Anexo I**)

**Cuadro 8 Quindío.” Saldos de la cartera del sistema financiero 1. Marzo 2003 – 2004”**

| Miles de \$  |                  |         |       |
|--|------------------|---------|-------|
| Concepto   | Salarios a Marzo |         | Var % |
|  | 2003             | 2004    | Anual |
| Total sistema  | 354.093          | 349.100 | -1,4  |
| Créditos de vivienda   | 192.414          | 160.161 | -16,8 |
| Créditos de consumo  | 52.280           | 66.847  | 27,9  |
| Micro créditos   | 4.264            | 7.148   | 67,6  |
| Créditos comerciales   | 105.135          | 114.944 | 9,3   |
| Incluye cartera vigente y vencía                                   |                  |         |       |
| Incluye bancos comerciales y compañías de financiamiento comercial |                  |         |       |
| Fuente superintendencia Bancaria                                   |                  |         |       |

Finalizado el mes de marzo del 2004, el monto de la cartera en el contexto departamental disminuyó 1.4%, al consolidar \$349.100 millones, como resultado de la menor utilización de préstamos destinados a la adquisición de vivienda, cuantía que representó el 45.9%, del total colocado. Esta línea de crédito tuvo un retroceso anualizado del 16.8%, tendencia a la baja que igualmente se percibió a nivel nacional. Contrastando con el anterior comportamiento, los créditos comerciales que ocuparon el segundo lugar dentro del saldo de la cartera total con el 32.9%, avanzaron el 9.3%, al consolidar \$114.944 millones. En tanto, la cartera de consumo y micro créditos lo hizo en el 27.9% y 67.6%, respectivamente, según lo señala el cuadro 8. Es de anotar la importancia que ha

venido logrando esta última modalidad, como instrumento financiero que permite a los microempresarios contar con préstamos para financiar su actividad.( **Ver grafico anexo J)**

## **5.6 SITUACIÓN FISCAL**

**5.6.1 Gobierno central departamental** .Luego de concluido el primer semestre de 2004, los ingresos corrientes del gobierno central del Quindío alcanzaron un incremento del 8.8% al pasar de \$39.307 millones en junio de 2003 a \$43.128 millones en el período de análisis.

Los ingresos por transferencias y las rentas tributarias jalaron el avance de los ingresos corrientes con aumentos respectivos del 9.9% y 12.6%, gracias en el primero de ellos al persistente crecimiento de las transferencias del orden nacional que se incrementaron en 10.1%, mientras que en los ingresos tributarios se evidenció un buen comportamiento de todas las rentas excepto licores. En efecto, el mayor recaudo de multas por extemporaneidad en el pago de timbre, circulación y tránsito, así como el repunte del área por construir en el segundo semestre del año 2003 que causó un impacto positivo en el impuesto de registro y anotación en esta vigencia, explican entre otras razones el desempeño de los tributos del fisco departamental. Por el contrario el recaudo de licores retrocedió 20.3% por efecto de la disminución del impuesto al consumo y las menores ventas de los operadores privados.

Por su parte, los ingresos no tributarios decrecieron 12.5% como efecto de la contracción del 15.8% de los otros ingresos no tributarios ante el menor recaudo en las partidas provenientes de aprovechamientos, reintegros por contratos no firmados, multas y comisiones.( **Ver gráficos anexos K,L)**

Los gastos corrientes del gobierno central departamental del Quindío totalizaron \$37.261 millones al cierre de junio de 2004, lo que significó un incremento del 7.8% respecto al recaudo del primer semestre de 2003.

El moderado crecimiento de los gastos corrientes obedeció a la menor presión del consumo de bienes y servicios que retrocedió 24.1%, como respuesta a la política de austeridad de la nueva administración departamental. El rubro de los intereses de deuda contribuyó a este resultado con un descenso del 17.4%, aunque es pertinente anotar que en el pago de amortizaciones del crédito se cancelaron obligaciones superiores en casi un 70.0% frente a la vigencia de 2003. En lo que respecta a las transferencias, las de carácter nacional representaron el mayor flujo de pagos al crecer 21.2%, puesto que su evolución está vinculada a la remuneración al trabajo que creció 14.2%.

El gasto de capital alcanzó un buen balance al cierre del primer semestre, aunque a diferencia de otras vigencias no se concentró en la formación bruta de capital que descendió 12.1% sino en la transferencia de capital por adquisición de equipos de comunicaciones y otros activos, los cuales pasaron de \$21 millones el primer semestre del año anterior a \$176 millones en el 2004.

**5.6.2 Gobierno central municipal.** Al cierre del primer semestre del año 2004, los ingresos corrientes del gobierno central de Armenia alcanzaron un valor de \$65.412 millones, lo que representó un crecimiento del 15.9% respecto al primer semestre del año 2003. En general se evidenció un buen comportamiento de las rentas propias y de las transferencias, ya que los ingresos tributarios y no tributarios crecieron 13.6% y 9.3% en su orden, en tanto que las transferencias lo hicieron a una tasa del 17.6%.

El impuesto predial y la sobretasa a la gasolina explican principalmente el repunte de los impuestos locales con expansiones del 17.4% y 23.8% respectivamente; se debe destacar en esta oportunidad, la evolución de la renta de predial, gracias a la actualización del avalúo en el año 2003. En cuanto a la sobretasa a la gasolina, debe recordarse el progresivo crecimiento del precio del combustible durante el año, lo cual derivó en una mayor contribución a beneficio del fisco local.

Por su parte, las transferencias siguieron creciendo en función de los aportes nacionales dirigidos fundamentalmente al sostenimiento de los programas de educación y salud a cargo del Municipio. No obstante, también sobresalieron las provenientes de entidades descentralizadas nacionales, las cuales tenían como propósito apoyar diversos programas sociales adelantados por el ente local. (**Ver grafico anexo M**)

Concluido el primer semestre del año 2004, los gastos corrientes de la administración central de Armenia totalizaron \$59.363 millones equivalentes a una expansión del 20.0% frente al acumulado del primer semestre de 2003.

Esta mayor evolución de los gastos corrientes frente a los ingresos corrientes, se explicó entre otras razones a la evolución del 17.4% de los pagos de funcionamiento, especialmente del régimen subsidiado de salud el cual creció 86.4%, puesto que el año anterior la renovación de contratos con algunas ARS debió surtir trámites legales que derivaron en retraso de los desembolsos de recursos por parte del municipio. También es preciso mencionar el avance del 58.8% en las transferencias, como efecto de los mayores flujos parafiscales a entidades del orden nacional y recursos para la salud a entidades locales.

Por último, los gastos de capital volvieron a mostrar un retroceso frente al año precedente, 19.5%, como ocurrió en junio de 2003 cuando cayeron 45.0% frente al primer semestre de 2002, lo que supone una acumulación para el segundo semestre de 2004 en la ejecución de los programas de inversión, si se entiende que entre junio y diciembre del año anterior la formación bruta de capital mostró un excelente comportamiento al avanzar 81.2%.

**Cuadro 9 Quindío.” Saldo de la deuda pública departamental y municipal. Junio de 2003 y 2004”**

Millones de \$

|   | <b>SalDOS a Junio</b> |             | <b>Var %</b> |
|---|-----------------------|-------------|--------------|
| <b>Entidad</b>  | <b>2003</b>           | <b>2004</b> | <b>Anual</b> |
| Total Gobierno Central Regional ( A +B)                           | 45.325                | 41.584      | -8,3         |
| A. Gobierno Central Departamental                                 | 12.071                | 12.659      | 4,9          |
| B. Gobierno Central Municipal                                     | 33.254                | 28.925      | -13,0        |
| I Armenia   | 28.107                | 24.724      | -12,0        |
| II Resto de Municipios  | 5.147                 | 4.201       | -18,4        |
| Buena Vista   | 27                    | 103         | 281,5        |
| Circasia  | 25                    | 1           | -96,0        |
| Córdoba   | 198                   | 80          | 39,6         |
| Filandia  | 342                   | 214         | -37,4        |
| Génova  | 231                   | 154         | -33,3        |
| La Tebaida  | 414                   | 496         | 19,8         |
| Montenegro  | 929                   | 676         | -27,2        |
| Pijao   | 283                   | 261         | -7,8         |
| Salento   | 466                   | 384         | 25,3         |
| Calarca   | 948                   | 347         | -42,3        |
| Quimbaya  | 1.284                 | 1.085       | -15,5        |
| Fuente: Gobierno Central de Departamento y Municipios del Quindío |                       |             |              |

El saldo de la deuda pública del gobierno central departamental y los 12 municipios que conforman el Quindío, se ubicó en \$41.584 millones a junio de 2004, señalando una caída del 8.3% al compararlo con el corte de igual mes del



año anterior; comportamiento favorable en el que participaron la reducción del 12.0% en los compromisos del gobierno central municipal de Armenia, que al cierre del primer semestre del presente año alcanzaron \$24.724 millones, es decir el 59.5% del total adeudado; y el consolidado del resto de municipios que mostró un descenso del 18.4% frente a junio de 2003.

Sin embargo, algunos entes como el gobierno central departamental y los municipios de Buenavista, La Tebaida y Salento, aumentaron sus compromisos en 4.9%, 281.5%, 19.8% y 25.3%, respectivamente.

**Cuadro 10 Quindío.” Recaudo de impuestos nacionales por tipo. Primer semestre de 2003 y 2004”**

| Millones de \$          |        |        |        |            |
|-------------------------|--------|--------|--------|------------|
| Periodo                 | Total  | Renta  | IVA    | Retefuente |
| <b>2003</b>             |        |        |        |            |
| Total Semestre          | 41.249 | 11.152 | 11.979 | 18.118     |
| Primer Trimestre        | 19.051 | 1.770  | 7.774  | 9.507      |
| Segundo Trimestre       | 22.198 | 9.382  | 4.205  | 8.611      |
| <b>2004</b>             |        |        |        |            |
| Total Semestre          | 44.769 | 16.994 | 8.986  | 18.789     |
| Primer Trimestre        | 15.892 | 792    | 5.789  | 9.311      |
| Segundo Trimestre       | 28.877 | 16.202 | 3.197  | 9.478      |
|                         |        |        |        |            |
| Var % 1 sem. 04 / 03    | 8,5    | 52,4   | -25,0  | 3,7        |
| Fuente: DIAN de Armenia |        |        |        |            |

Durante el primer semestre de 2004, la Administración de Impuestos Nacionales de Armenia obtuvo un recaudo de \$44.769 millones, cifra superior en 8.5% a la registrada en el mismo período del año inmediatamente anterior; incremento sustentado por la dinámica observada en el impuesto de renta, 52.4%, representando además el 38.0% de la tributación semestral a nivel

departamental. Se debe destacar que su mayor evolución se percibió durante el segundo trimestre del lapso analizado.

Con un menor esfuerzo se percibieron las contribuciones de retención en la fuente, que por valor de \$18.789 millones, sólo aumentaron 3.7% en el semestre, como se aprecia en el cuadro 10.

Por el contrario el impuesto a las ventas presentó una fuerte caída anual del 25.0% al valorar \$8.986 millones, como efecto de la centralización del cobro del IVA por parte de la empresa Colombia Telecomunicaciones en Bogotá, luego de la liquidación de las comunicadoras locales Tele Armenia y Tele Calarcá.( **Ver Grafico anexo N)**

## 5.7 SECTOR REAL

### 5.7.1 Agricultura (Café)

**Cuadro 11 Quindío. “Pronóstico de la cosecha cafetera, compras cooperativas, precio promedio interno y externo. Primer semestre de 2003 y 2004”**

|  | Miles de Arrobas Café Pergamino Seco |                      | Precio Promedio     |                                   |
|--|--------------------------------------|----------------------|---------------------|-----------------------------------|
| Periodo  | Pronostico Cosechas                  | Compras Cooperativas | Interno (\$) Arroba | Externo (US\$) Centavos por Libra |
| Primer Semestre 2003                                 | 2.450                                | 372                  | 30.078              | 0,65                              |
| Primer Semestre 2004                                 | 2.105                                | 332                  | 34.432              | 0,77                              |
| Var % Primer Semestre 03 / 04                        | -14,1                                | -42,0                | 11,1                | 18,5                              |
| Fuente comité Departamental de Cafeteros del Quindío |                                      |                      |                     |                                   |

De acuerdo con las cifras suministradas por el Comité Departamental de Cafeteros, el pronóstico de cosecha para el Quindío durante el primer semestre

de 2004, se ubicó en 2.1 millones de arrobas de café pergamino seco, cifra que frente a similar período del año inmediatamente anterior representó una disminución del 14.1%; comportamiento que en buena parte estuvo relacionado con la expansión de los programas de renovación implementados por la Federación desde años anteriores, propiciando la reducción de las áreas productivas.( **Ver Grafico anexo O**)

En cuanto a las compras del grano realizadas por el sistema cooperativo, se observó una disminución anual del 42.0% al cierre del primer semestre de 2004, cuando se contabilizaron 332 mil arrobas de c.p.s.; circunstancia que obedeció al proceso de reestructuración que tuvieron estos organismos, quedando en funcionamiento sólo dos cooperativas a nivel departamental.

En lo respecta a la renovación de plantaciones en los primeros seis meses del presente año, se evidenció una expansión anual del 42.9% al integrarse a este programa 650 hectáreas. Igual tendencia se observó en el precio promedio del grano en los mercados internacionales, al ubicarse en 0.77 centavos de dólar la libra, con un incremento anual del 18.5%, situación que repercutió positivamente en el valor pagado al interior del país, alcanzando la @ de c.p.s. \$34.432.

**5.7.2 Transporte.** El parque automotor de servicio público (buses, busetas), durante el segundo trimestre de 2004, registró una disminución de 1.3% frente al segundo trimestre de 2003, producto de la reducción en el promedio de buses en 13.3%, medio que representa el 53.7% de los vehículos afiliados en la capital del Quindío.

Asimismo, el porcentaje de vehículos en servicio alcanzó el 97.4% en el segundo trimestre de 2004. La cantidad de pasajeros transportados, se reduce en 2.3% entre los segundos trimestres del año, producto de la reducción en 5.7% de los movilizados en buses, el cual continúan siendo el principal medio de transporte

utilizado por los habitantes de la ciudad, al representar el 55.2% de los pasajeros transportados. El indicador de densidad, el cual muestra el número de pasajeros transportados por vehículo, asciende a 5.996 pasajeros por vehículos para los buses y 5.606 para las busetas. ( Ver grafico anexo P)

**Cuadro 12 Armenia.” Transporte urbano de pasajeros, por trimestres, según tipo de servicios. Primer semestre de 2003 - Primer semestre 2004”**

| Tipo de Vehículo                         | Total  | 2003 (Trimestres) |       |      |       | 2004 (Trimestres) |             |
|--|--------|-------------------|-------|------|-------|-------------------|-------------|
|  |        | I                 | II    | III  | IV    | Total             | I II        |
| Promedio mensual de Vehículos Afiliados  | 342    | 339               | 344   | 343  | 343   | 337               | 335 339     |
| Buses                                    | 209    | 212               | 210   | 209  | 206   | 188               | 194 182     |
| Busetas                                  | 133    | 127               | 133   | 134  | 137   | 149               | 141 157     |
| Promedio diaria de Vehículos en servicio | 328    | 326               | 331   | 330  | 325   | 327               | 325 330     |
| Buses                                    | 201    | 204               | 204   | 202  | 194   | 182               | 188 176     |
| Busetas                                  | 127    | 122               | 127   | 128  | 131   | 145               | 136 153     |
| Pasajeros transportados (Miles)          | 22.968 | 5.823             | 5.883 | 5243 | 6.019 | 11.584            | 5.834 5.750 |
| Buses                                    | 13.119 | 3.350             | 3.363 | 2995 | 3.411 | 6.482             | 3.310 3.172 |
| Busetas                                  | 9.848  | 2.472             | 2.520 | 2248 | 2.068 | 5.103             | 2.524 2.578 |
| Fuente DANE                              |        |                   |       |      |       |                   |             |

## 6. ANÁLISIS ESTRATEGICO DEL AEROPUERTO EL EDEN DE ARMENIA

### 6.1 OPORTUNIDADES Y AMENAZAS

| Oportunidades   | Amenazas   |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>▪ La gran importancia de la ciudad y el departamento en el contesto nacional e internacional.</li><li>▪ Interés por parte de la Aeronáutica Civil Regional Valle de reestructurar administrativa y económicamente el aeropuerto EL EDEN de Armenia</li><li>▪ El apoyo amplio de las fuerzas vivas de la ciudad de Armenia para la reactivación de aeropuerto</li><li>▪ El transporte aéreo representa una mejor opción ante los problemas de orden público del departamento y la nación</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Problema de orden público</li><li>▪ La excesiva centralización administrativa de la Aeronáutica Civil</li><li>▪ Falta de distribución locativa para realizar actividades comerciales y de pasajeros.</li></ul> |

## **6.2 IMPORTANCIA DE LA REACTIVACIÓN COMERCIAL DEL AEROPUERTO EL EDEN DE LA CIUDAD DE ARMENIA**

Toda vez, analizando las condiciones socio - económicas del departamento del Quindío y la ciudad de Armenia, se observa la importancia que tiene esta región dentro del país, por su ubicación geográfica, economía y sociedad. Esta región que se le denomina comúnmente la región del “EJE CAFETERO” es una de las principales regiones exportadoras del país, que por sus características naturales presenta condiciones adecuadas para la producción del cultivo del café y plátano, que son uno de los principales productos de exportación del país, estas condiciones de la región nos permiten tener unas ventajas comparativas frente a otros países, que por su clima y condiciones geográficas no pueden producir el cultivo de estos productos,.

A medida de que se posee una ventaja comparativa, esta hay que ligarla de una ventaja competitiva, que permita economizar costos y tiempo, toda vez que el transportar estos productos hasta el muelle de Buenaventura que es por donde normalmente se están haciendo las exportaciones de este tipo causa un incremento en los costos y aumento el tiempo de envío. A razón de esta situación, refleja la importancia de la promover o generar la reactivación comercial del terminal aéreo de la ciudad de Armenia, permitiendo que los exportadores de la región se incentiven o se motiven a realizar inversión no solo dentro de sus empresas, fábricas o fincas, sino también en el terminal aéreo de la ciudad de Armenia, para ser mas competitivos y obtener unos mejores precios de servicio de transporte y calidad a la hora de exportar sus productos y poder afrontar el TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC), disminuyendo el riesgo de trasladarlo de sus productos de un lugar a otro dentro del país para poder ser exportados por otras regiones.

Estas conmegloraciones permiten que dentro de la región se estimule el crecimiento económico y que se generen expectativas positivas, dando lugar a la creación de nuevos empleos, fortalecimiento del aeropuerto de la ciudad de Armenia y crecimiento del mismo con la creación de mayor números de vuelos al día y a diferentes lugares, para inclusive llegar a que se le denomine Aeropuerto Internacional, toda vez que, este cumple con las condiciones necesarias para realizarlo. Este crecimiento también permite que lleguen a la región personas de otras partes del mundo por sus atractivos lugares turísticos de la región y que generen comercio dentro de la región y el aeropuerto.

Para la U.A.E Aeronáutica Civil será de grata satisfacción poder contar con este tipo de proyectos que le permita no solo aumentar sus ingresos y utilidades sino también generales a los arrendatarios de los locales comerciales un mercado dinámico, un aumento de empleo tanto directo como es el caso de contratar mayor número de personas para atender los locales comerciales por el mayor flujo de pasajeros e indirecto como es el caso de los taxistas que se benefician al aumentar el numero de vuelos.

**6.2.1 Factibilidad Económica y Financiera.** La factibilidad económica – financiera en este proyecto es muy importante y de notoria relevancia, es un cambio estructural que se debe realizar lo mas rápido posible y que permita poder afrontar el TRATADO DE LIBRE COMERCIO (TLC), la rentabilidad de la inversión depende de políticas administrativas que se tomen en conjunto el gobierno municipal y regional con el sector privado de la región, que aportes puede llegar a realizar el gobierno y cuales el sector privado, que oportunidades de financiamiento puede el gobierno brindarle al sector privado como créditos a tasas de interés bajas, programas de reactivación al agro para explotar las ventajas comparativas de la región, creación de nuevas vías de acceso de

entrada y salida de la región y la creación de un fondo que financie las exportaciones de los empresarios de la región que utilicen los servicios que le ofrece la misma, todo esto genera que se establezca una mayor dinámica en la región y que se empiece a utilizar en mayor participación los servicios que el aeropuerto les ofrece y que estos también generen ingresos no solo en la parte técnica sino también comerciales, que las empresas puedan establecerse en lugares aledaños o dentro del aeropuerto, e inclusive una disminución de impuestos a estas empresas por un determinado periodo de tiempo con la condición de que deben utilizar los medios de transportes de la región para poder exportar.

A lo anterior y en busca de cumplir con los objetivos planteados se realizó una encuesta para analizar y plantear una serie de estrategias que permitan maximizar y poder dar soluciones a las necesidades demandadas en el aeropuerto, consultando a la comunidad en sus diferentes expresiones a las diferentes personas que están dentro y fuera del aeropuerto, ya sean empleados o usuarios, con el fin de analizar factores que se involucran en el desarrollo del proyecto. El diseño de la encuesta (**ver anexo Q**) fue efectuado considerando los grupos que mas se verían influenciado por el desarrollo del proyecto y se aplicó a personas dentro del aeropuerto o vinculadas, como empleados, comerciantes o empresas ubicadas dentro del mismo, así como también, a los pasajeros. Debido al tamaño del aeropuerto EL EDEN de Armenia y por lo tanto a la poca afluencia de personas diariamente. Se tomó una muestra de 128 personas, con grado de confiabilidad del 95% y un margen de error del 7%. La encuesta se realizó los días 23 y 24 de Noviembre del 2004 en las instalaciones del aeropuerto y con la colaboración de personas que en ese momento allí se encontraba.



### 6.3 ANALISIS DE LA ENCUESTA

Pregunta 1: ¿Sabe como se llama el Aeropuerto de Armenia?

| SABEN EL NOMBRE<br>DEL AEROPUERTO | # DE PERSONAS | Porcentaje % |
|-----------------------------------|---------------|--------------|
| SI                                | 119           | 92.9%        |
| NO                                | 9             | 7.01%        |
| <b>TOTAL</b>                      | <b>128</b>    | <b>100%</b>  |

De la población encuestada el 55.46% utiliza el servicio de transporte aéreo del aeropuerto el EDEN que equivale a 71 personas, mientras el 44.53% que equivale a 57 personas no lo utiliza, nos permite medir que personas solamente lo utilizan para viajar y que personas ven el aeropuerto fuera del ser un terminal aéreo como un sitio comercial. ( **ver anexo R**)

Pregunta 2: ¿Utiliza el servicio de transporte aéreo del aeropuerto el EDEN?

| UTILIZAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE<br>AEREO DEL AEROPUERTO | # DE<br>PERSONAS | Porcentaje % |
|--|------------------|--------------|
|  |                  |              |
| SI   | 71               | 55.46%       |
| NO   | 57               | 44.53%       |
| <b>TOTAL</b>   | <b>128</b>       | <b>100%</b>  |

De la población encuestada el 55.46% utiliza el servicio de transporte aéreo del aeropuerto el EDEN que equivale a 71 personas, mientras el 44.53% que equivale a 57 personas no lo utiliza, nos permite medir que personas solamente lo utilizan para viajar y que personas ven el aeropuerto fuera del ser un terminal aéreo como un sitio comercial. (Ver **anexo S**)

Pregunta 3: ¿Que concepto tiene acerca del aeropuerto?

| CONCEPTO QUE TIENEN   | # DE PERSONAS | Porcentaje % |
|-----------------------|---------------|--------------|
| <b>DEL AEROPUERTO</b> |               |              |
| EXCELENTE             | 10            | 8%           |
| BUENO                 | 87            | 68%          |
| REGULAR               | 28            | 22%          |
| MALO                  | 0             | 0%           |
| NS /NR                | 3             | 2%           |
| TOTAL                 | 128           | 100%         |

A la pregunta que concepto tienen acerca del aeropuerto el EDEN de Armenia la población encuesta contesto que excelente el 8% equivalente a 10 personas, Bueno el 68% que equivale a 87 personas, Regular el 22% que equivale a 28 personas, Malo el 0%, no saben ò no respondieron (Ns / Nr) el 2% que equivale a 3 personas, esta respuesta permite medir el concepto de las personas y medir el grado de agrado del aeropuerto con las personas de la región. (Ver **anexo T**).

Pregunta 4: ¿Considera que el aeropuerto le brinda a la comunidad los servicios comerciales requeridos?

| LE BRINDA A LA COMUNIDAD<br>LOS SERVICIOS COMERCIALES<br>REQUERIDOS | # DE PERSONAS | PORCENTAJE % |
|---|---------------|--------------|
| SI  | 67            | 52.34%       |
| NO  | 60            | 46.87%       |
| NS / NR   | 1             | 0.78%        |
| <b>TOTAL</b>  | 128           | 100%         |

De la población encuestada EL 52.34% respondió que si que equivale a 67 personas, mientras el 46.87% respondió que no que equivale a 60 personas y un 1% no sabe ò no respondió (Ns / Nr), esta respuesta nos permite medir si los locales comerciales que hay satisfacen las necesidades de las personas que transcurren por el aeropuerto (ver **anexo U**).

**¿ Por que no le brinda a la comunidad los servicios requeridos?**

| RESPUESTAS   | # DE PERSONAS | PORCENTAJE % |
|--|---------------|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta mayor oferta de productos del departamento del Quindío</li> </ul>   | 3             | 5%           |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>falta de locales que presten los servicios básicos a los pasajeros, como fotocopadoras, farmacia, salón de belleza entre otros</li> </ul> | 19            | 31.66%       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>El área de comida es pequeña y con</li> </ul>   |               |              |

|   |   |        |
|---|---|--------|
| poca ventilación, no permite una vista amplia a la pista  | 2 | 3.33%  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta servicio médico de salud, Internet, juegos ò sala de entretenimiento para la sala de espera</li> </ul> | 8 | 13.33% |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Incumplimiento</li> </ul>  | 3 | 5%     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mal distribuidos y falta de especificación</li> </ul>  | 3 | 5%     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta variedad de servicios</li> </ul>   | 4 | 6.66%  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta televisor, reloj, ventilación, respiraderos en los baños</li> </ul>                                    | 6 | 10%    |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mayor aerolíneas</li> </ul>  | 5 | 8.33%  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta de administración</li> </ul>   | 1 | 1.66%  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Los arriendos son muy caros y no apoyan el comercio del aeropuerto para que surja</li> </ul>                 | 2 | 3.33%  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>No hay nada</li> </ul>   | 3 | 5%     |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mantienen los locales cerrados</li> </ul>  | 1 | 1.66%  |

De las 60 persona que respondieron que el aeropuerto no le brinda a la comunidad los servicios comerciales requeridos el 31.33% que equivale a 19 personas respondió que al aeropuerto le falta que preste los servicios básicos a los pasajeros como fotocopidora, farmacia, salón de belleza, entre otros, siguiéndole con un 13.33% que equivale a 8 personas que le falta servicio medico de salud, Internet, juegos ò sala de entretenimiento para la sala de espera estos entre los que sobresalen ( **ver anexo V** ).

### ¿ Por que si le brinda a la comunidad los servicios requeridos?

En este cuadro observamos, que dentro del 52.34% que equivale a 67 personas que respondieron que el aeropuerto le brinda a la comunidad los servicios requeridos se destacan con un 75% que por el movimiento que tiene los locales son suficientes, y luego cada una con un 5% están que tiene restaurante, la gente poco la utiliza, no tiene capacidad para tanto, tiene buena ubicación y servicio, y no ha tenido inconveniente (ver **anexo W**).

Pregunta 5: ¿Considera que las instalaciones de los locales comerciales son las mejores?

| ¿LAS INTALACIONES<br>COMERCIALES SON<br><br>LAS MEJORES? | # DE PERSONAS | PORCENTAJE % |
|--|---------------|--------------|
| SI   | 83            | 64.84%       |
| NO   | 44            | 34.37%       |
| NS /NR   | 1             | 0.78%        |
| <b>TOTAL</b>   | 128           | 100%         |

En esta pregunta podemos observar que el 64.84% de las personas encuestadas que equivalen a 83 personas, consideran que las instalaciones de los locales comerciales son las mejores, mientras que un 34.37% de estas personas que equivalen a 44 personas consideran que no son las mejores y un 0.78% equivalente a 1 persona no respondió ò no sabe (ver **anexo X**).

**¿Por que las instalaciones de aeropuerto el EDEN no son las mejores?**

| RESPUESTA  | # DE PERSONAS | PORCENTAJE % |
|--|---------------|--------------|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Después del sismo de 1999 no se percibe ningún cambio novedoso</li> </ul> | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Hace mucho calor, falta un aire acondicionado</li> </ul>                  | 7             | 15.90%       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Faltan espacios que complemente la estadía del pasajero</li> </ul>        | 6             | 13.63%       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta mas calor (ambiente), mas energía</li> </ul>                        | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta polarizar las ventanas de la parte superior</li> </ul>              | 3             | 6.81%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>No tiene visibilidad al publico</li> </ul>                                | 3             | 6.81%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mala distribución</li> </ul>  | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Hace falta mas comercio</li> </ul>  | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Son incomodas</li> </ul>  | 9             | 20.45%       |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Falta publicidad</li> </ul>   | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Mucho ruido</li> </ul>  | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Faltan mas servicios</li> </ul>   | 3             | 6.81%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>No son atractivos</li> </ul>  | 2             | 4.54%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Deben tener abierto todo el día</li> </ul>                                | 1             | 2.27%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Le falta otro restaurante</li> </ul>                                      | 2             | 4.54%        |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>La estructura no es la</li> </ul>   |               |              |

|                    |   |       |
|--------------------|---|-------|
| mejor              | 1 | 2.27% |
| • Falta decoración | 1 | 2.27% |

En esta pregunta observamos el por que el 34.37% de las personas encuestadas consideraron que las instalaciones del aeropuerto no son las mejores, y dentro de las cuales sobresalen con un 20.45% que equivalen a 9 personas que las instalaciones son incómodas, seguidas con un 15.90% que equivalen a 7 personas que hace mucho calor y falta un aire acondicionado estas dentro de las que se destacan (ver **anexo Y**).

#### ¿Por qué las instalaciones de aeropuerto el EDEN son las mejores?

| POR QUE SI SON LAS MEJORES             |    |
|--|----|
| Brindan a las personas lo que necesita | 1  |
| Para ser pequeñas tiene lo suficiente  | 3  |
| Están al orden del día                 | 3  |
| Son de primera calidad                 | 1  |
| Cómodas y bien decoradas               | 3  |
| Son buenas                             | 31 |
| Son practicas                          | 2  |
| La disponibilidad es buena             | 1  |
| Por su diseño                          | 1  |
| Buena adecuación                       | 1  |

En esta pregunta se observa que el 67% de las personas encuestadas que respondieron que las instalaciones del aeropuerto son las mejores consideran que son las mejores por que son buenas, el 7% considera que son las mejores

por que están al orden del día, para ser pequeñas tienen lo suficiente, son cómodas y decoradas y con un 4% por que son practicas (ver **anexo Z**).

Pregunta 6: ¿qué aspectos cree que se deben mejorar en las instalaciones de lo locales comerciales del aeropuerto?

| ASPECTOS QUE SE DEBEN MEJORAR EN LAS INTALASCIONES DE LOS LOCALES | # DE PERSONAS | PORCENTAJE % |
|---|---------------|--------------|
| Nada  | 54            | 42,18        |
| Estar abiertos durante mas tiempo                                 | 3             | 2,34         |
| Mas visibilidad   | 3             | 2,34         |
| Precios bajos   | 5             | 3,90         |
| Mas alegría   | 2             | 1,56         |
| Aspectos que identifiquen la región                               | 1             | 0,78         |
| que hace mucho calor  | 9             | 7,03         |
| Ampliarlos, mas variedad  | 17            | 13,28        |
| Señalización  | 3             | 2,34         |
| Pista internacional   | 3             | 2,34         |
| Ofertas   | 8             | 6,25         |
| Todos   | 1             | 0,78         |
| muy feos  | 1             | 0,78         |
| Atención  | 2             | 1,56         |
| Distribución  | 2             | 1,56         |
| polarización de vidrios   | 1             | 0,78         |
| Terraza   | 1             | 0,78         |
| Mejor servicio al publico   | 2             | 1,56         |
| Remodelación de vitrinas  | 1             | 0,78         |
| mas restaurante   | 1             | 0,78         |
| Sección fumadores   | 1             | 0,78         |
| Embellecimiento de los locales                                    | 1             | 0,78         |
| Avisos en ingles y español  | 2             | 1,56         |
| Televisores   | 1             | 0,78         |
| información de productos  | 1             | 0,78         |
| aseo del restaurante  | 1             | 0,78         |
| Decoración  | 1             | 0,78         |



En los aspectos que se deben mejorar en el aeropuerto el 42.18% de las personas encuestadas respondieron que no se debe mejorar nada, seguido de un 13.28 que respondió que se debe ampliar un poco mas los locales y que sean mas surtidos y 6.25% que dijo que deberían hacer mas ofertas en el aeropuerto y un 3.90% que se deben mejorar los precios ( **ver anexo A'**).

Pregunta 7: ¿Que cree que le hace falta al aeropuerto para ser mas atractivo comercialmente?

| LO QUE LE FALTA AL AEROPUERTO<br>PARASER MAS ATRACTIVO<br>COMERCIALMENTE | # DE PERSONAS | PORCENTAJE<br>% |
|--|---------------|-----------------|
| Promociones y Publicidad   | 24            | 18,75           |
| Juegos para niños  | 1             | 0,78            |
| Que los locales estén abiertos todo el día                               | 2             | 1,56            |
| Un televisor y un Reloj  | 9             | 7,03            |
| Nada   | 14            | 10,93           |
| Vinculación con la zona franca y puerto seco de la Tebaida               | 1             | 0,78            |
| Espacios que complemente la estadía de los pasajeros                     | 1             | 0,78            |
| Precios mas bajos  | 2             | 1,56            |
| Mas vuelos   | 30            | 23,43           |
| Pista internacional  | 9             | 7,03            |
| Mejor atención   | 4             | 3,125           |
| Mejorar la zona de comida  | 1             | 0,78            |
| Manejo de un parque comercial  | 1             | 0,78            |
| Organización   | 3             | 2,34            |
| Que halla plata  | 1             | 0,78            |
| Que se vea la pista  | 3             | 2,34            |
| Eventos que atraigan el turismo  | 2             | 1,56            |
| Café especial  | 1             | 0,78            |
| Desarrollo social  | 1             | 0,78            |
| Rebajar tarifas de vuelo   | 2             | 1,56            |
| Mas locales  | 7             | 5,46            |
| Variedad de servicios  | 3             | 2,34            |
| Todo   | 1             | 0,78            |
| Amplitud   | 2             | 1,56            |
| Distribución de los locales  | 1             | 0,78            |
| mas transporte ( colectivos)   | 1             | 0,78            |
| Un tablero de horario de vuelos  | 1             | 0,78            |

Para que el aeropuerto sea mas atractivo comercialmente el 23.43% de las personas encuestadas respondió que debe de aumentar el numero de vuelos, seguido con un 18.75 que se debe de hacer mas publicidad y promociones y un 10% de las personas encuestadas respondió que no se debe hacer nada que así esta bien el aeropuerto entre las respuestas que sobre salen ( **ver anexo B'**).

Pregunta # 8: ¿Que recomendaciones ò cambios sugiere realizar en el aeropuerto para que los locales comerciales reactiven sus ventas?

| RECOMENDACIONES ò CAMBIOS                    | # DE PERSONAS | PORCENTAJE % |
|--|---------------|--------------|
| No   | 20            | 15,62        |
| Un televisor y un Reloj                      | 2             | 1,56         |
| Mejorar precios                              | 39            | 30,46        |
| Impulsadores comerciales                     | 1             | 0,78         |
| Mejores vínculos con el comercio             | 1             | 0,78         |
| Que el canon de arrendamiento sea mas barato | 12            | 9,37         |
| menos locales y mas amplios                  | 2             | 1,56         |
| Homologarlo internacionalmente               | 2             | 1,56         |
| Promociones y publicidad                     | 20            | 15,62        |
| Mas vuelos                                   | 14            | 10,93        |
| Que vendan cosas buenas                      | 1             | 0,78         |
| Tener un proyecto regional                   | 1             | 0,78         |
| Mas surtido                                  | 3             | 2,34         |
| Mejorar la estructura                        | 2             | 1,56         |
| Un casino                                    | 1             | 0,78         |
| Descentralizar la administración             | 1             | 0,78         |
| Mejor atención al publico                    | 1             | 0,78         |
| colocar una Aduana                           | 1             | 0,78         |
| Que el personal permanezca 12 horas          | 1             | 0,78         |
| Un mirador hacia la plataforma               | 1             | 0,78         |
| Sala de Internet, cabinas telefónicas        | 1             | 0,78         |
| un stan de información                       | 1             | 0,78         |

A la pregunta que cambios o sugerencias sugiere realizar en el aeropuerto para que los locales comerciales reactiven sus ventas el 30.46% respondió que deben mejorar sus precios. Seguido con un 15.62% que respondió que un reloj y un televisor en la sala de espera y mas promociones y publicidad y un 9% respondió que deben rebajar el canon de arrendamiento para que los arrendatarios ofrezcan mejores precios a los pasajeros ( **ver anexo C'**).

#### **6.4. CONCLUSIONES ANÁLISIS ENCUESTA**

De la encuesta realizada se concluye que la falta de competitividad en el terminal aéreo frente a otros aeropuertos tanto de la región como del país y el limitado portafolio de servicios, afecta el desarrollo de la región, pues la economía no encuentra en el aeropuerto un medio eficiente y completo para la salida y entrada de los productos que posibilite un mayor crecimiento y fortalecimiento de las actividades económicas y productivas de la misma, ya que los costos de utilizar este servicio son muy altos y prefieren utilizar los servicios del aeropuerto de Pereira (Matecaña) que ofrece precios mucho mas competitivos.

Cabe destacar que la Unidad Administrativa Aeronáutica Civil, viene desarrollando iniciativas para el mejoramiento del aeropuerto, tales como proyectos de reactivación económica que permiten a través de diferentes métodos darnos cuenta que aspectos hay que fortalecer y cuales hay que corregir en el aeropuerto para su mejoramiento y competitividad de todos los sectores en la región.

A consideración de los encuestados, se sostiene que los altos costos de los servicios del aeropuerto no permite que los comerciantes o inversionistas utilicen este puerto aéreo, toda vez que no les permite ser competitivos y prefieren utilizar el aeropuerto de Pereira, limitando de esta forma la posibilidad de

incrementar el número de los locales comerciales y a su vez que puedan generar ingresos no aeronáuticos al mismo.

Dentro de la información obtenida se logro concretar que los mayores requerimientos de los ciudadanos de Armenia se encuentra que establezca un mayor número de vuelos y de rutas para mejorar el flujo de pasajeros y se reactiven las ventas de los locales comerciales, e igualmente la adecuación de un mirador hacia la pista ya que los pasajeros no tienen la opción, a si mismo se considera adecuado ubicar dentro del aeropuerto un tablero de horarios de los vuelos de llegada y salida y un cubículo que le de al turista información y lo oriente hacia la parte comercial del aeropuerto.

La mayoría de las personas consideran que el aeropuerto le brinda los servicios necesarios y tienen un concepto bueno del aeropuerto, a su vez los encuestados consideran que los problemas del aeropuerto son falta de una mejor administración para se promuevan mayor número de vuelos y rutas, facilitando para que se genere un mejor desarrollo comercial no solo del aeropuerto si no de muchas empresas con visión expansiva y que potencialmente estén interesados en vincularse con el aeropuerto.

## **7. DISEÑO Y PROPUESTAS PARA LA REACTIVACIÓN COMERCIAL E INDUSTRIAL DEL AEROPUERTO EL EDEN DE ARMENIA.**

Teniendo en cuenta los objetivos del presente trabajo de generar sugerencias para el mejoramiento, dirigidas hacia la reactivación comercial e industrial del aeropuerto EL EDEN de Armenia las propuestas se pueden clasificar de la siguiente manera:

- Propuestas de desarrollo físico locativo
- Propuesta de desarrollo institucional
- Propuestas de desarrollo comercial (estudio de mercado)
- Propuestas de desarrollo económico y Financiera

Con estas propuestas se busca efectivamente estructurar un plan de acción a corto, mediano y largo plazo que asegure el buen posicionamiento del aeropuerto EL EDEN de Armenia como uno de los motores de desarrollo del departamento del Quindío y de la Regional Valle.

### **7.1 PROPUESTA DE DESARROLLO FÍSICO LOCATIVO**

Esta propuesta se dirige a adecuar física y estructuralmente el aeropuerto para que responda con las exigencias tecnológicas y de carácter locativo del transporte aéreo en sus 2 formas: transporte aéreo de personas y transporte aéreo de carga.

Las propuestas que se presentan buscan por tanto optimizar el espacio del cual dispone el aeropuerto EL EDEN y a su vez generarle los elementos de seguridad

tanto a la organización del terminal aéreo como la seguridad de los pasajeros, y por último la de los bienes transportados.

Los aspectos físico locativo relacionados con la reactivación del aeropuerto EL EDEN de consumo son muy importantes, es por eso que la Unidad administrativa Aeronáutica Civil viene desde tiempo atrás considerando la importancia de la problemática existente, llevándola a diseñar estrategias que deben ser aplicadas en el aeropuerto para posibilitar efectivamente su posicionamiento. No obstante a lo anterior, se aplicó una encuesta a las fuerzas vivas de la comunidad de Armenia y se permite hacer las siguientes propuestas de carácter físico locativo para el aeropuerto:

### **Estrategia 1**

De carácter infraestructural general: Esta se refiere a hacer los arreglos de toda la infraestructura del área del aeropuerto.

#### **Táctica:**

- Teniendo en cuenta que la infraestructura de este aeropuerto que es básicamente nueva (fue remodelada después del terremoto de 1999) y la adecuación de los locales comerciales, es necesario elaborar una especie de mirador hacia la pista toda vez que, la gente que utiliza los servicios del aeropuerto presenta inconformidad durante el tiempo que permanece en el aeropuerto y no tiene un lugar o espacio para distraer el tiempo mientras es la hora del vuelo, esto tan bien permite que las

personas estén mas tiempo en el aeropuerto y puedan hacer uso de los servicios de los locales comerciales.

- La adecuación paisajista del aeropuerto, aprovechando las potencialidades tanto climáticas como de suelo que posee el departamento del Quindío para el cultivo de plantas ornamentales que sirvan para el embellecer las zonas verdes.

De acuerdo a la visita realizada al aeropuerto EL EDEN de Armenia se pudo apreciar que la infraestructura de este puede ser mejor utilizada e incluso su infraestructura le puede permitir ser un aeropuerto internacional claro esta perfeccionando unos pequeños ajustes, como la sala de emigración ò sala de abordaje que se puede ampliar y adecuar mucho mejor, por tal efecto y en termino de táctica se sugiere:

- Reacondicionar la sala de emigración ò sala de abordaje para explotar al máximo el gran potencial que tiene esta región en términos de exportación como lo son sus principales productos entre ellos el café. Permitiendo que se realicen un mayor numero de vuelos y de rutas y por consiguiente mas flujo de pasajeros que generan de igual forma un aumento en las ventas de los locales comerciales.
- la creación de un espacio para que los usuarios del aeropuerto tengan la oportunidad de observar la llegada y salida de los aviones y puedan permanecer mas tiempo en el aeropuerto y aumenten su consumo dentro de el.

| ESTRATEGIAS  | TÁCTICAS  | RESPONSABLE               | TIEMPO |   |   |
|--|---|---------------------------|--------|---|---|
|  |   |                           | C      | M | L |
|  |   |                           |        |   |   |
| <b>1,De carácter infraestructural</b>                  |   |                           |        |   |   |
| <b>General.</b>  |   |                           |        |   |   |
|  |   |                           |        |   |   |
| *Reacondicionamiento sala de Emigración ò de abordaje. | * Brindar seguridad y embellecimiento en esta sala        | U. A.E. Aeronáutica civil |        | X |   |
|  |   |                           |        |   |   |
| *elaborar una especie de mirador hacia la pista        | * Creación de un Mirador                                  | U. A.E. Aeronáutica civil |        |   | X |
|  |   |                           |        |   |   |
|  |   |                           |        |   |   |
| * La adecuación paisajista del aeropuerto              | * Mostrar la cultura de la región y las actitudes típicas | U. A.E. Aeronáutica civil |        | X |   |
|  |   |                           |        |   |   |

## 7.2 PROPUESTA DE DESARROLLO INSTITUCIONAL

Con la realización de esta propuesta se plantea crear conciencia a las empresas tanto públicas como privadas y a la misma comunidad, la importancia del aeropuerto EL EDEN en el contexto regional, así mismo se espera que estas instituciones realicen aportes para desarrollar diferentes actividades tendientes a la reactivación tanto del aeropuerto como a la economía del departamento del Quindío por tal razón se presentan las siguientes estrategias:

### Estrategia 1

Concitar la mayor participación del sector publico del departamento del Quindío y del municipio de Armenia y la Tebaida, en pro del aeropuerto.



## **Tácticas**

- La creación de un comité interinstitucional de desarrollo del aeropuerto EL EDEN de Armenia con participación del sector público, privado y la comunidad en general.
- Diseñar por parte de la gobernación del Quindío y la alcaldía municipal de Armenia un programa de promoción del Departamento y la ciudad por medio de exposiciones, seminarios, congresos y demás medios por los cuales se pueda dar alucinación a la cultura del departamento para que empresarios se motiven a vincularse dentro de la región y aprovechen su potencial exportador.
- Con asociaciones de economía mixta, desarrollar proyectos en los predios de la AEROCIVIL con los que se puedan efectuar el aeromodelismo, eventos sociales, ferias y exposiciones de artesanías referentes a la cultura del departamento.

## **Estrategia 2**

Promover en la comunidad del departamento del Quindío el sentido de pertenencia con respecto al aeropuerto.

## **Tácticas**

- Que el sector público y privado desarrollen programas culturales e informativos, tendientes a connotar por parte de la comunidad la importancia de la región y el aeropuerto.

- Promover públicamente la importancia cultural del departamento del Quindío y en especial su capital, para que de esta forma se logre atraer a nivel nacional turistas interesados en conocer los productos de la región.

| ESTRATEGIAS  | TACTICAS   | RESPONSABLE             | TIEMPO |          |   |
|--|--|-------------------------|--------|----------|---|
|  |  |                         | C      | M        | L |
|  |  |                         |        |          |   |
| <b>1, De carácter Institucional</b>  |  |                         |        |          |   |
|  |  |                         |        |          |   |
|  |  |                         |        |          |   |
| *Concitar la mayor participación del sector público y privado del Departamento | * Creación de un comité institucional de desarrollo del aeropuerto       | U.A.E Aeronáutica Civil |        | <b>X</b> |   |
|  |  |                         |        |          |   |
| *Promover a la comunidad del Quindío el sentido de pertenecía                  | * Que el sector publico y privado Desarrollen programas de participación | U.A.E Aeronáutica Civil |        | <b>X</b> |   |
|  |  |                         |        |          |   |

### 7.3. PROPUESTA DE DESARROLLO COMERCIAL

Con el fin de promover la importancia del aeropuerto EL EDEN de Armenia y el interés de la región en desarrollarse comercialmente; se busca con esta propuesta crear conciencia y compromiso por parte de las entidades públicas, privadas y la comunidad en general para vincularse al aeropuerto y hacer de este un motor de desarrollo para la región. Para tal efecto se plantea las siguientes propuestas:

#### Estrategia 1

Realizar un estudio de mercado que permita identificar y cuantificar cual será el tamaño potencial del aeropuerto EL EDEN y la región para maximizar la utilización de los recursos en pro de la reactivación comercial e industrial.

## **Tácticas**

- Realizar convenios con universidades de la Región para que estudiantes de las mismas, que presenten que estén cursando carreras a fines al estudio del mercado, puedan realizar su pasantía o práctica empresarial en la entidad y se establezca un beneficio mutuo.

## **Estrategia 2**

Incrementar o aumentar el desarrollo comercial en las instituciones del aeropuerto, maximizando la utilidad de los espacios disponibles ( Locales) a diseñar para tal efecto.

## **Tácticas**

- En conjunto con el sector privado y público definir e invitar las principales empresas e instituciones del departamento a ubicarse en las instalaciones de este edificio, dándole plena utilización a los locales que están vacíos y los que se proyecta diseñar, para que muestren su portafolio de productos y servicios, no solo por beneficio económico, sino para dar promoción a la entidad y apoyar al aeropuerto.
- Realizar eventos sociales en las instalaciones del aeropuerto tales como: exposiciones artesanales, culturales, conciertos entre otros.

## **Estrategia 3**

Propiciar desarrollos comerciales y empresariales en los periodos de uso libre del aeropuerto.

### Tácticas

- Comprometer al sector publico y privado del Departamento del Quindío en la construcción a mediano y largo plazo de:
  - La construcción de un centro comercial
  - La construcción de un centro recreacional para la comunidad
  - La construcción de un Hotel

| ESTRATEGIAS   | TACTICAS   | RESPONSABLE                               | TIEMPO |        |        |
|---|--|---|--------|--------|--------|
|   |  |   | C      | M      | L      |
| <b>1, De carácter Comercial</b>   | * Realizar convenios con universidades   |   |        |        |        |
| * Realizar un estudio de mercado que permita identificar y cuantificar cual será el tamaño potencial del aeropuerto EL EDEN y la región | de la Región para que los estudiantes con carreras afines al estudio de mercado puedan realizar su pasantia o practica En la AEROCIVIL | U.A.E Aeronáutica Civil                   | x      | x      |        |
|   |  |   |        |        |        |
|   | * En conjunto con el sector privado y  |   |        |        |        |
| * Incrementar o aumentar los Desarrollos Comerciales en las instalaciones del Aeropuerto  | Publico, definir e invitar las principales empresas e instituciones del Departamento a ubicarse en las instalaciones de este edificio  | U.A.E Aeronáutica Civil                   |        | X      |        |
|   |  |   |        |        |        |
|   |  |   |        |        |        |
| * Propiciar desarrollos comerciales y empresariales en los periodos de uso Libre en el aeropuerto                                       | *La construcción de un centro comercial, recreacional para la comunidad  | U.A.E Aeronáutica Civil<br>Sector Privado |        | X<br>X | X<br>X |
|   |  |   |        |        |        |

## 7.4. PROPUESTAS DE DESARROLLO ECONÓMICO Y FINANCIERO

El desarrollo económico del departamento y del municipio de Armenia juega un papel decisivo en el reposicionamiento o en la reactivación económica del aeropuerto EL EDEN por tanto se propone:

## Estrategia1

Comprometer al sector público y privado de Armenia en el incremento de las actividades económicas de la Región.

## Tácticas

- Promocionar la creación de micro empresas, para desarrollar actividades productivas y que se vinculen al aeropuerto como medio de exportación de sus productos.
- Crear en el departamento, líneas de créditos blandos para el desarrollo de la pequeña y mediana empresa.
- Crear una fundación de accesoria y promoción micro empresarial con financiamiento del sector Financiero previo convenio institucional.
- Establecer convenios con el **sector financiero** de la ciudad de Armenia para generar política de financiamiento, en pro de adecuar el aeropuerto para el TLC.
- Dialogar con el **sector financiero** la posibilidad de disminuir las tasas de interés para estimular la inversión.

- Invertir en la elaboración de una zona de carga para facilitar la exportación de productos de la región, generando un aumento de empleo y reactivación económica y comercial del aeropuerto.

| ESTRATEGIAS   | TACTICAS   | RESPONSABLE                                  | TIEMPO |        |   |
|---|--|--|--------|--------|---|
|   |  |  | C      | M      | L |
|   |  |  |        |        |   |
| <b>1, De carácter Económico y Financiero</b>  |  |  |        |        |   |
|   |  |  |        |        |   |
| * Comprometer a los sectores publico y privados al incremento de actividades Económicas | * Diseñar líneas de créditos para el desarrollo de las PYMES   | Sector publico y Privado                     |        | X      |   |
|   |  |  |        |        |   |
|   |  |  |        |        |   |
| * Generar una dinámica de desarrollo en el departamento del Quindío                     | *Capacitar y asesorar técnica y Financieramente a las PYMES  | U.A.E Aeronáutica Civil<br>Sector Privado    |        | X<br>X |   |
|   |  |  |        |        |   |
| *Estimular la inversión de la Región en pro de preparación para el TLC                  | * Dialogar con el sector financiero una disminución en la tasas de interés para estimular la inversión | U.A.E Aeronáutica Civil<br>Sector Financiero | X<br>X | X<br>X |   |
|   |  |  |        |        |   |

## 7.5. COSTO DE LAS PROPUESTAS

Como se puede observar de acuerdo a las propuestas, estrategias y tácticas identificadas, la aproximación de costos se hace compleja debido a los siguientes aspectos:

- Las propuestas de desarrollo físico locativo en términos de costos todo corresponde a la Aeronáutica Civil, cuyos diseños e implementación de las propuestas la entidad las tiene mas que definidas.

- Los costos de las propuestas institucionales son menos cuantificables por que se tiene que concretar cuales de las tácticas planteadas son posibles para desarrollar el proyecto.
- Las propuestas de carácter comercial son igualmente difícil de cuantificar en términos de costos, excepto las siguientes tácticas.
  - a) Alquiler de los locales comerciales en uso libre en el aeropuerto, para lo cual es necesario saber la ubicación y el tamaño del modulo, se estima de acuerdo al avaluó.
  - b) Los costos de alquiler de los predios de uso libre del aeropuerto se puede definir para alquiler de acuerdo a la actividad, ya sea de carácter social, comercial ò incluso deportiva, según el área requerida.
- Las propuestas de carácter económico y financiero se pueden cuantificar en la utilidad y el tiempo de retorno de la inversión, en el numero de empleos creados, el aumento de las exportaciones y el mejoramiento social de la comunidad.

## **8. RECOMENDACIONES**

Una vez realizadas las propuestas encaminadas a la reactivación comercial del aeropuerto EL EDEN se considera pertinente hacer recomendaciones finales dirigidas a la efectiva ejecución del plan de acción elaborado.

Estas sugerencias están sujetas a las disposiciones emanadas del sistema gubernamental, a las cuales la Aeronáutica Civil debe regirse como entidad administradora del terminal aéreo anteriormente mencionado. Esta condición puede ser favorable para el desarrollo del proyecto si se elabora una buena gestión encadenada que parta desde Armenia y llegue a la dirección General en Bogota, pasando por su Regional Valle, donde el Estado como máxima autoridad haga parte y estimule la ejecución de proyectos comerciales de los diferentes aeropuertos del país y se logre un mayor conocimiento de los mismos para así incentivar el desarrollo económico, social, turística y cultural de nuestro país.

Las propuestas finales aquí señaladas se dirigen en general como se menciona anteriormente, a la reactivación del aeropuerto.

En tal sentido, las recomendaciones son las siguientes:

- Promover el desarrollo futuro del aeropuerto EL EDEN o ajustar un plan estratégico de crecimiento a corto, mediano y largo plazo.
- Realizar un estudio de mercado de tal forma que permita identificar el tamaño del mercado potencial del aeropuerto EL EDÉN de Armenia para maximizar sus recursos.



- Promover el real compromiso de las instituciones y /ò entidades públicas y privadas para efectivamente reactivar el aeropuerto.
- Lograr que efectivamente el sector público, el gobierno departamental del Quindío, tome ò implemente acciones presentadas a manera de propuestas en este trabajo.
- Dar a conocer tanto al Gobierno Nacional como a la Aeronáutica Civil a nivel nacional, la necesidad de reactivar el aeropuerto EL EDEN y los demás aeropuertos de esta categoría a nivel nacional.
- Aprovechar al máximo los convenios y oportunidades que ofrece el TLC en pro del desarrollo estructural y comercial del aeropuerto.

## **BIBLIOGRAFÍA**

CAMARA DE COMERCIO DE ARMENIA. Mercadeo y comercialización de los productos microempresariales del Quindío a nivel regional y nacional. Armenia: Cámara De Comercio, 2004. 74 p.

COMITÉ DEPARTAMENTAL DE CAFETEROS. ARMENIA. Red de información cafetera. Armenia: Comité Departamental de Cafeteros, 2002. 66 p.

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. Colombia: información Estadística. Bogota: DANE, 2004.43p.

DIRECCIÓN DE IMPUESTOS Y ADUANAS NACIONALES. Armenia: cifras y gestión. Estadísticas. Armenia: DIAN, 2004. 18p.

GOBERNACIÓN DEL QUINDÍO. Informe de Coyuntura económica Regional del Quindío: Armenia: Gobernación del Quindío, 2004.224p.

KEYNES JHON MAYNARD. USA, Teoría general de la ocupación, el Interés y el dinero: 1936. 386p.

MORA RIVADENEIRA MAURICIO. COLOMBIA, ¿Globalización en crisis? Bogota: Universidad de la Salle, 2004.138p.

UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL AERONAUTICA CIVIL, Documento general, Bogota: Aerocivil, 2004.86p.

## **ANEXOS**

## **ANEXO A. FILOSOFIA INSTITUCIONAL**

### **MISIÓN**

- Regular, administrar, planear y controlar el uso del espacio aéreo Colombiano por parte de la aviación civil, y coordinar las relaciones de ésta con la aviación de estado, además, formular y desarrollar los planes, estrategias, políticas, normas y procedimientos sobre la materia.
- Garantizar el desarrollo ordenado de la aviación civil, la utilización segura y adecuada del espacio aéreo y contribuir al mantenimiento de la seguridad y Soberanía Nacional.
- Prestar los servicios de apoyo a la navegación aérea, aprovechando las ventajas competitivas del País y facilitando el transporte intermodal, garantizando seguridad y oportunidad.

### **VISIÓN**

- Lograr un mejoramiento en el sistema de transporte aéreo del país, proyectando una positiva imagen en el mundo aeronáutico.

- La AEROCIVIL será una institución de gran calidad humana y amplia capacidad de trabajo; con una infraestructura potente y flexible, de tecnología moderna y con una organización eficiente y efectiva, integrada y coordinada bajo los parámetros nacionales e internacionales.

## **POLÍTICAS INSTITUCIONALES**

- Convertir la Unidad en un organismo eminentemente técnico
- Invertir en tecnología que garantice un servicio seguro y eficaz.
- Mantener como objetivo permanente la seguridad aérea en todos sus campos.
- Fortalecer el sistema de control interno en las diferentes áreas de la institución.
- Erradicar la corrupción administrativa.
- Diseñar una organización eliminando tramites y procedimientos innecesarios.
- Revisar y actualizar todos los contratos de bienes inmuebles con el fin de captar recursos adecuados.
- Observar las instrucciones impartidas por la dirección general de presupuesto nacional y ministerio de hacienda sobre las medidas de austeridad y eficiencia en el gasto.

## **FUNCIONES**

- Coordinar con el Ministerio de Transporte la definición de políticas y planes generales del transporte aéreo, dentro del plan global del transporte.

- Diseñar y dirigir las políticas y planes particulares sobre el transporte aéreo y buscar el desarrollo aeronáutico y aeroportuario del país.
- Dirigir, organizar, coordinar, regular, supervisar y asistir la navegación aérea que se realice en el espacio aéreo sometido a la Soberanía Nacional.
- Prestar los servicios aeronáuticos necesarios para garantizar la operación segura y eficaz del transporte aéreo y velar por la seguridad aérea.
- Desarrollar, interpretar y aplicar en todos sus aspectos las normas sobre aviación civil y transporte aéreo y ejercer vigilancia sobre su cumplimiento.
- Ejecutar las actividades necesarias para conformar, mantener, administrar, operar y vigilar la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria que sea de su competencia.
- Velar por el desarrollo ordenado y seguro de la infraestructura aeronáutica y aeroportuaria. En ejercicio de dicha función, le corresponde autorizar toda obra o actividad vinculada con este aspecto y tomar las medidas que estime necesarias para impedir o evitar acciones que tiendan a generar

situaciones de riesgo en el transporte aéreo. En virtud de lo anterior, podrá obligar la suspensión de cualquier obra no autorizada o que estándolo se aparte de los términos autorizados por la Entidad.

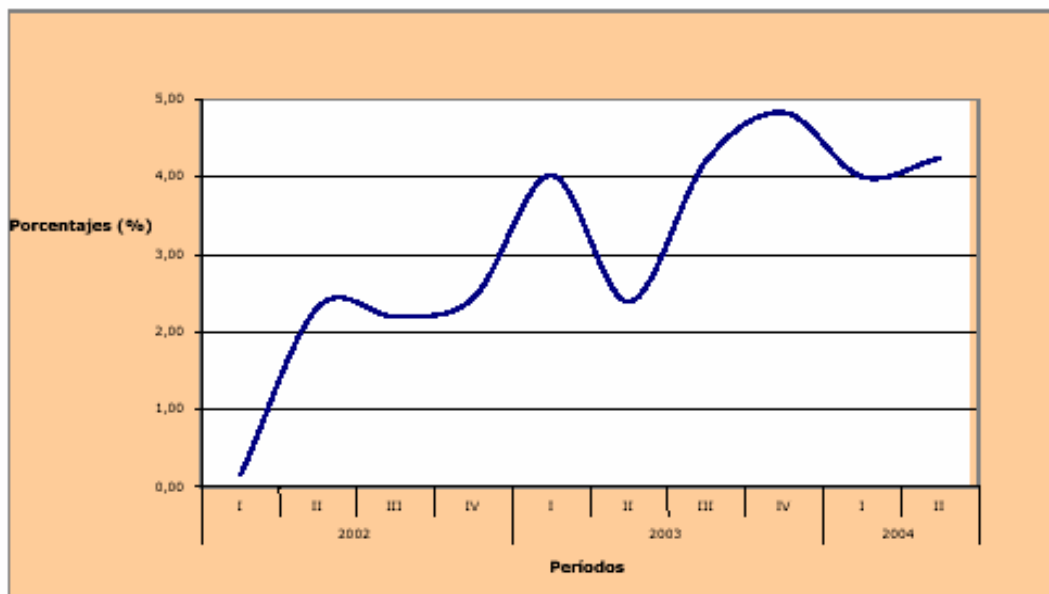
- Propiciar la participación regional y los esquemas mixtos en la administración aeroportuaria.
- Reglamentar y supervisar la prestación de los servicios aeroportuarios, bien sea que los aeropuertos sean propios, descentralizados o privados. Sancionar e intervenir a los mismos cuando exista violación a los reglamentos aeronáuticos o a la seguridad aeroportuaria.
- Expedir, modificar y mantener el Manual de Reglamentos Aeronáuticos, conforme al desarrollo del transporte aéreo.
- Desarrollar la política tarifaria, en materia de transporte aéreo nacional e internacional y sancionar su violación.
- Investigar y sancionar a quienes infrinjan los reglamentos aeronáuticos y las demás normas que regulan las actividades del sector aeronáutico.



- Fijar, recaudar y cobrar las tasas, tarifas y derechos que se generan por la prestación de los servicios aeronáuticos y aeroportuarios o los que se generen por las concesiones, autorizaciones, licencias o cualquier otro tipo de ingreso o bien patrimonial, y llevar su registro.
- Dirigir, organizar y operar, con exclusividad y en lo de su competencia, las telecomunicaciones aeronáuticas.
- Conducir en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores las relaciones con autoridades aeronáuticas de otros países y con organismos internacionales de aviación civil.
- Coordinar sus funciones con las demás entidades que tengan a su cargo funciones complementarias con la aviación y el transporte aéreo.
- Realizar todas las operaciones administrativas y comerciales para el cabal cumplimiento de su objetivo y el desarrollo de su función.

Las demás que le señale la ley.

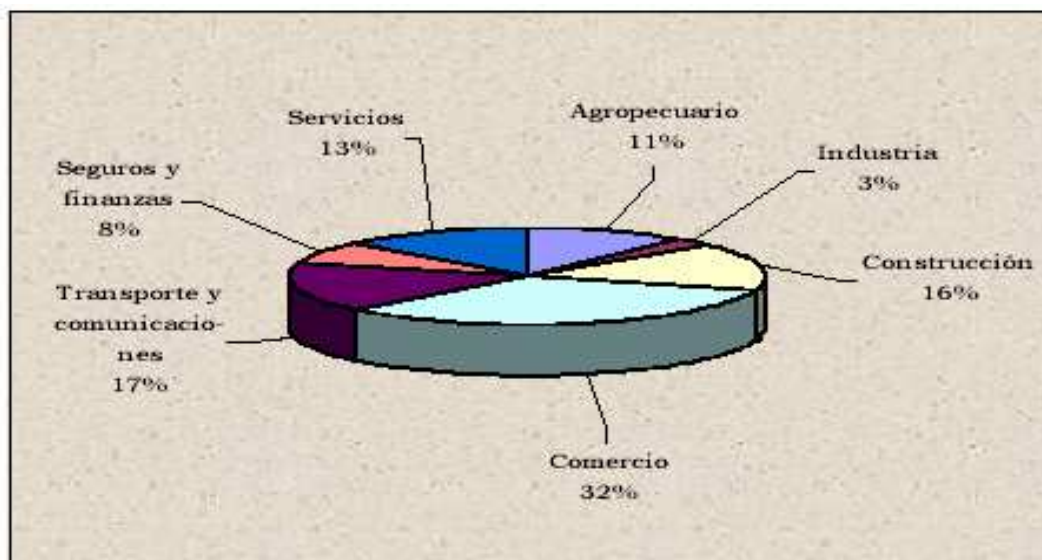
**ANEXO B (Grafica 1)**  
**Colombia Evolución del PIB, Según trimestres**



Fuente: DANE.

**ANEXO C (Grafica 2)**

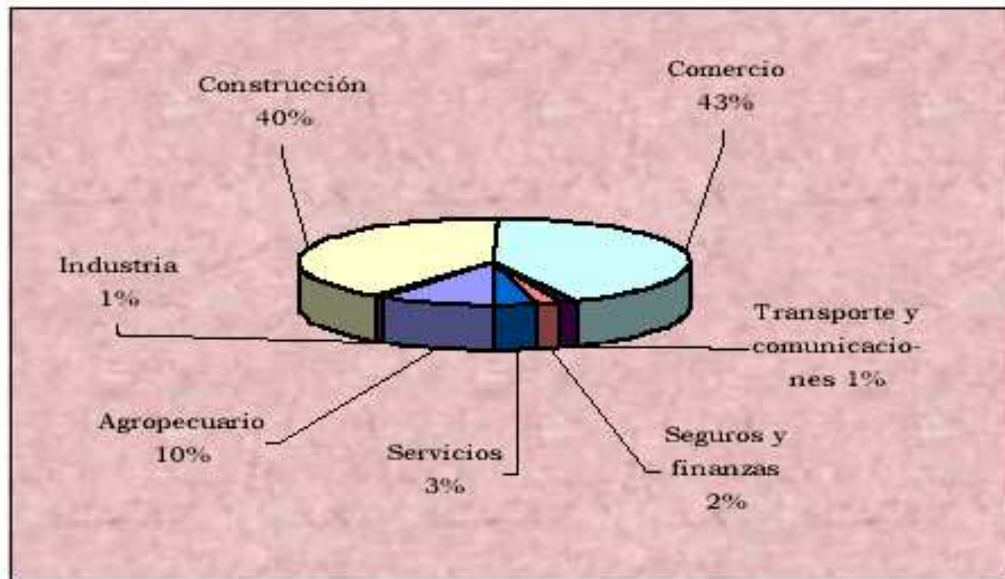
**Armenia. Distribución porcentual de las sociedades constituidas, por actividad económica. Primer semestre de 2004**



Fuente: Cámara de Comercio de Armenia.

**ANEXO D. (Grafica 3)**

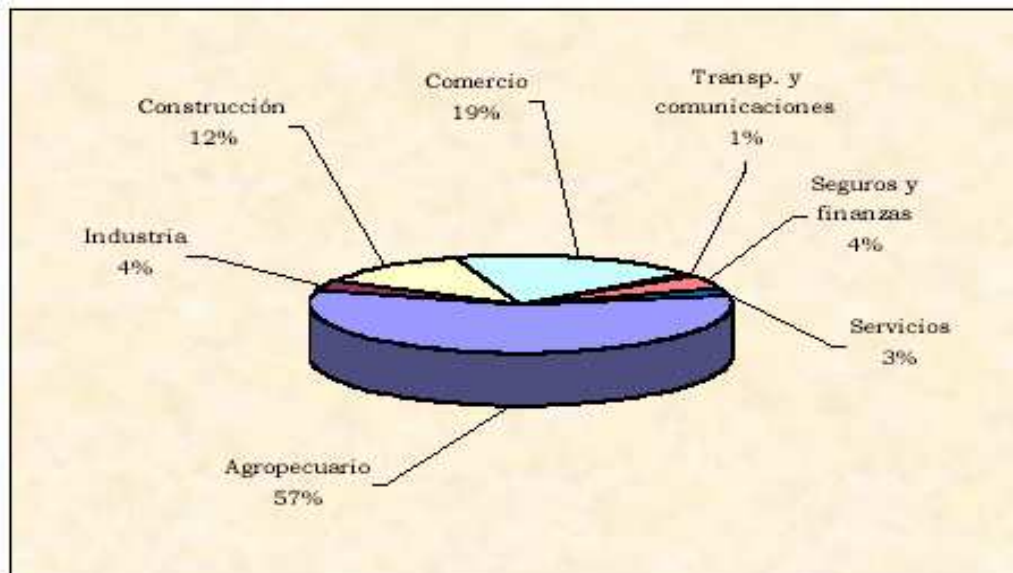
**Sociedades reformadas, por actividad económica. Primer semestre de 2004**



Fuente: Cámara de Comercio de Armenia.

**ANEXO E (Grafica 4)**

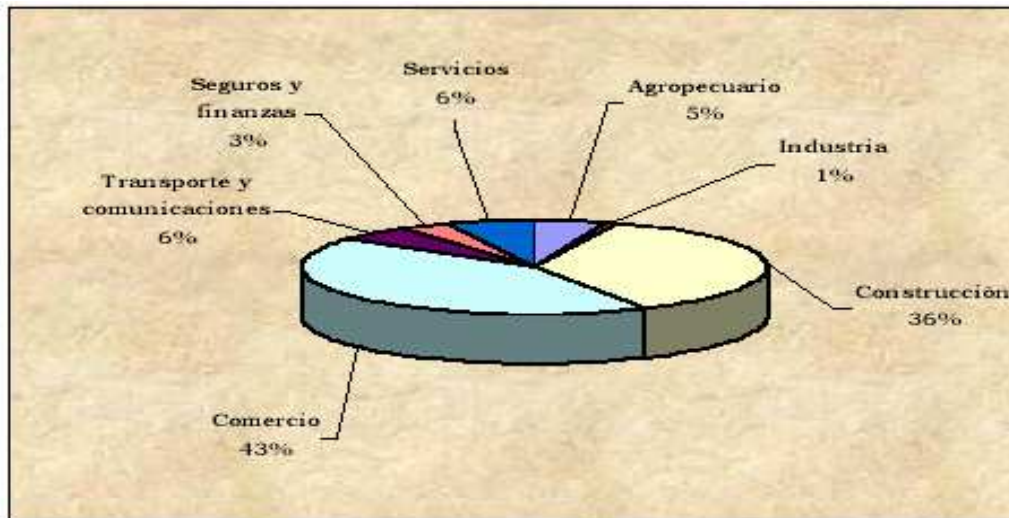
**Armenia. Distribución porcentual de las sociedades disueltas y liquidadas por actividad económica. Primer semestre de 2004**



Fuente: Cámara de Comercio de Armenia.

#### ANEXO F (Grafica 5)

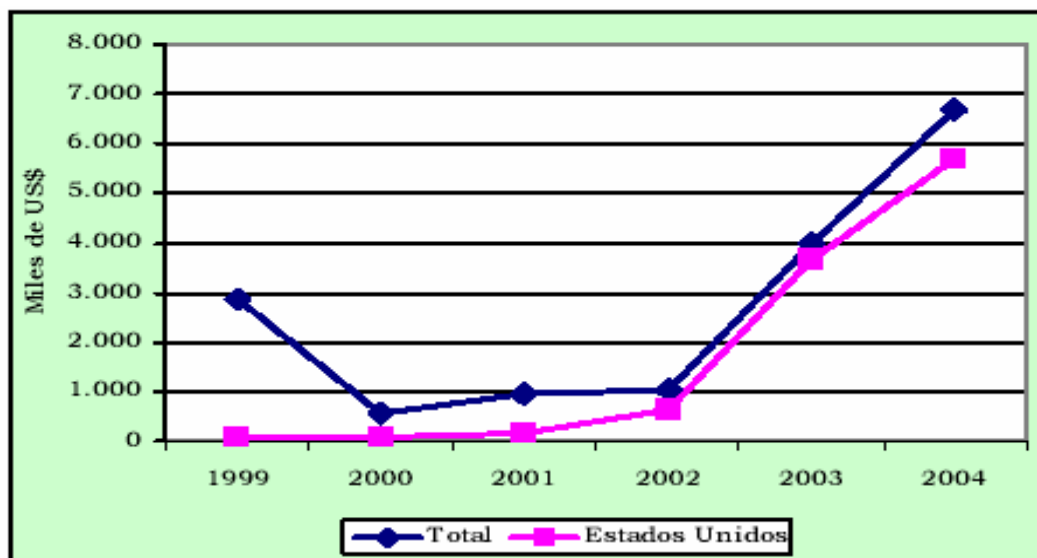
Armenia. Capital neto suscrito, por actividad económica. Primer semestre de 2004



Fuente: Cámara de Comercio de Armenia.

#### ANEXO G (Grafica 6)

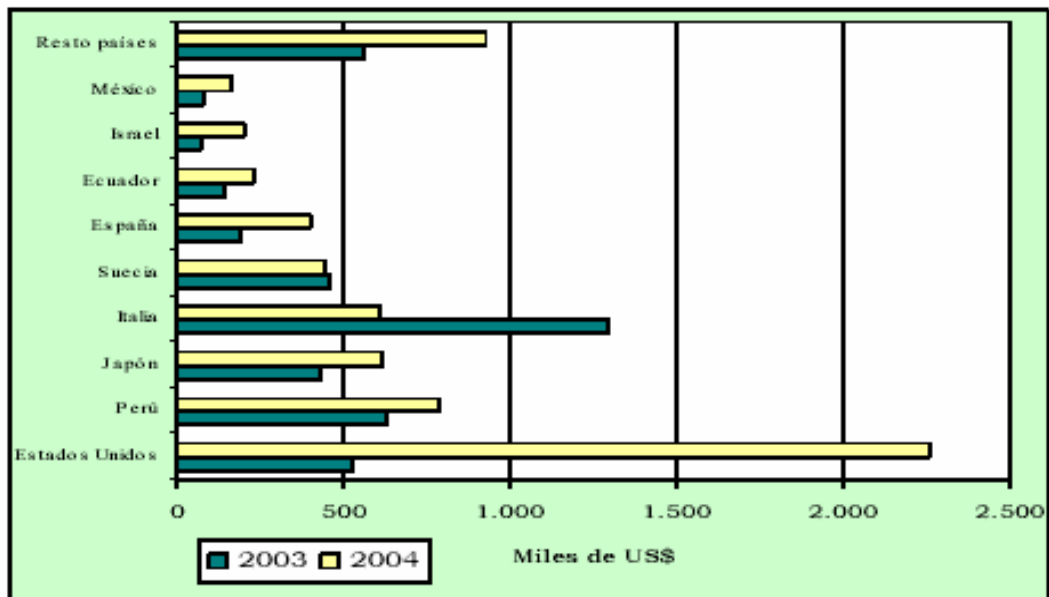
Quindío. Exportaciones no tradicionales y con destino a Estados Unidos. Primer semestre años 1999 – 2004



Fuente: DANE.

#### ANEXO H (Grafica 7)

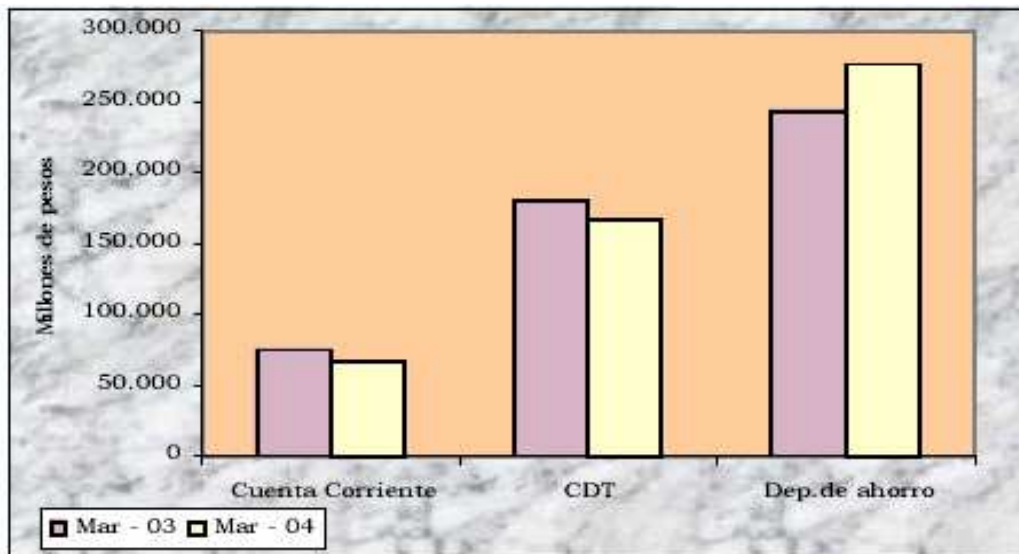
Quindío. Importaciones registradas en valores FOB, según países de origen.



Fuente: DIAN.

#### ANEXO I (Grafica 8)

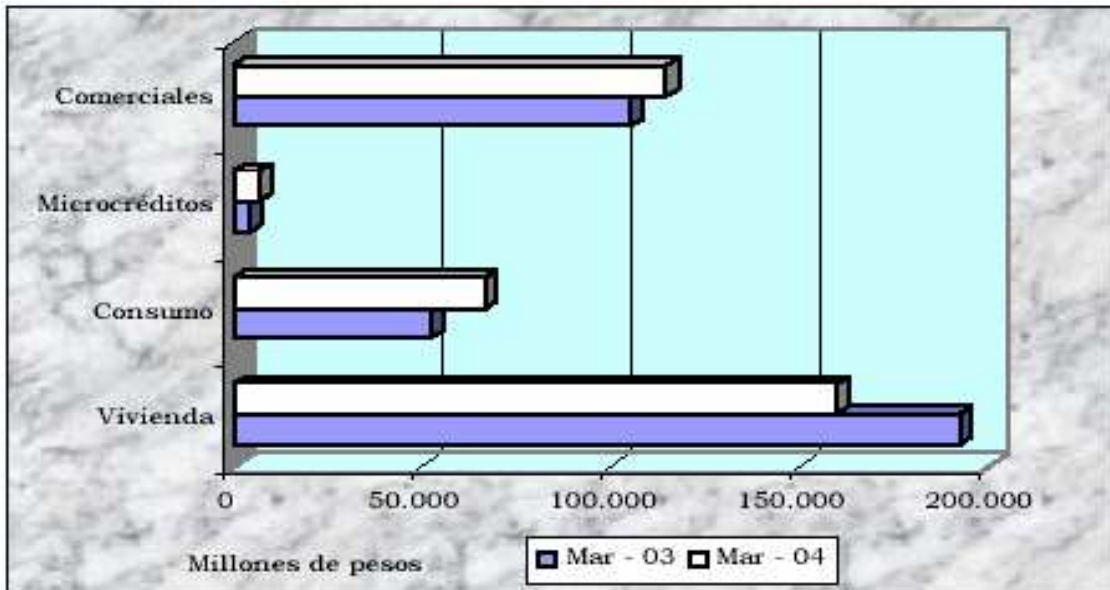
Quindío. Evolución de las principales captaciones del sistema financiero. Saldos a marzo de 2003 y 2004



Fuente: Superintendencia Bancaria.

### ANEXO J (Grafica 9)

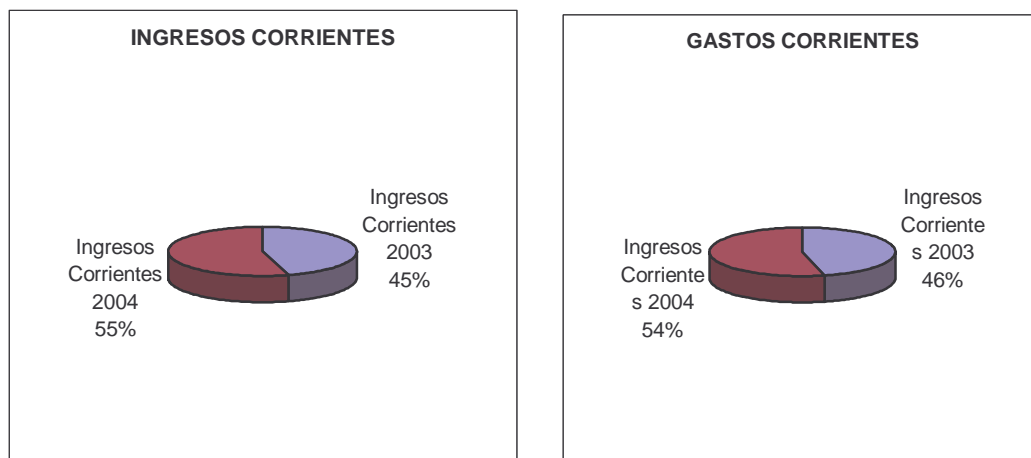
Quindío. Distribución porcentual de la cartera por tipo de crédito.  
Saldos a marzo de 2004



Fuente: Superintendencia Bancaria.

### ANEXOS K y L (Grafica 10)

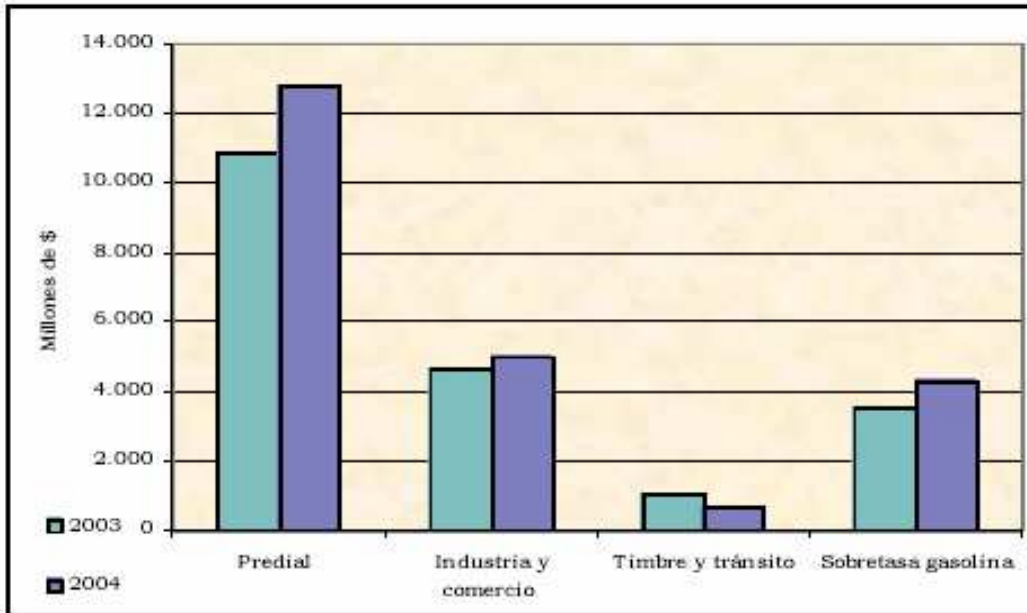
Quindío. Estructura de los ingresos tributarios del gobierno central  
Departamental. Primer semestre de 2003 y 2004



Secretaria de hacienda de Armenia

### ANEXO M (Grafica 11)

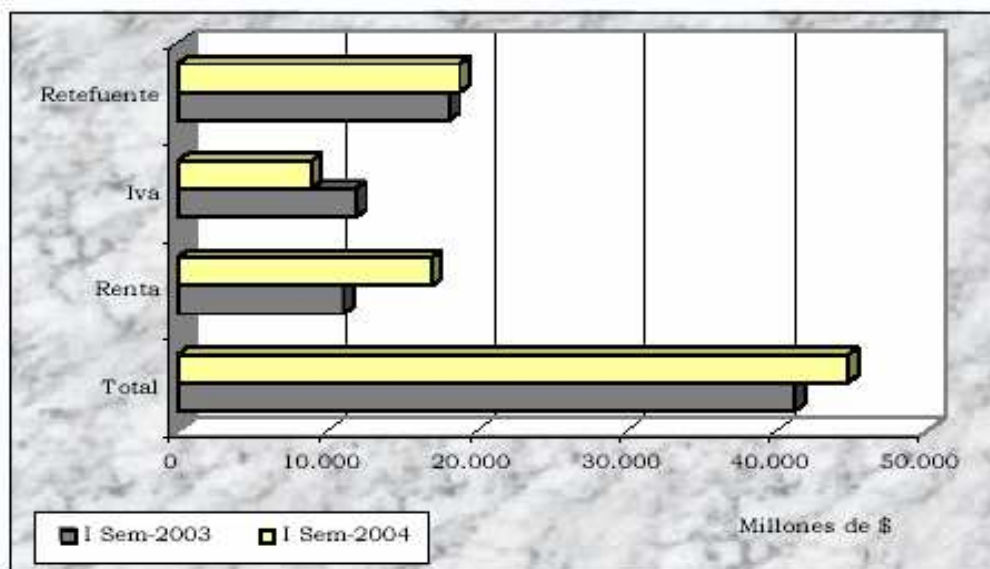
Armenia. Estructura de los ingresos tributarios del gobierno central municipal. Primer semestre. 2003-2004



Fuente: Secretaría de Hacienda del municipio de Armenia.

### ANEXO N (Grafica 12)

Quindío. Recaudo de impuestos nacionales por tipo. Primer semestre de 2003 y 2004

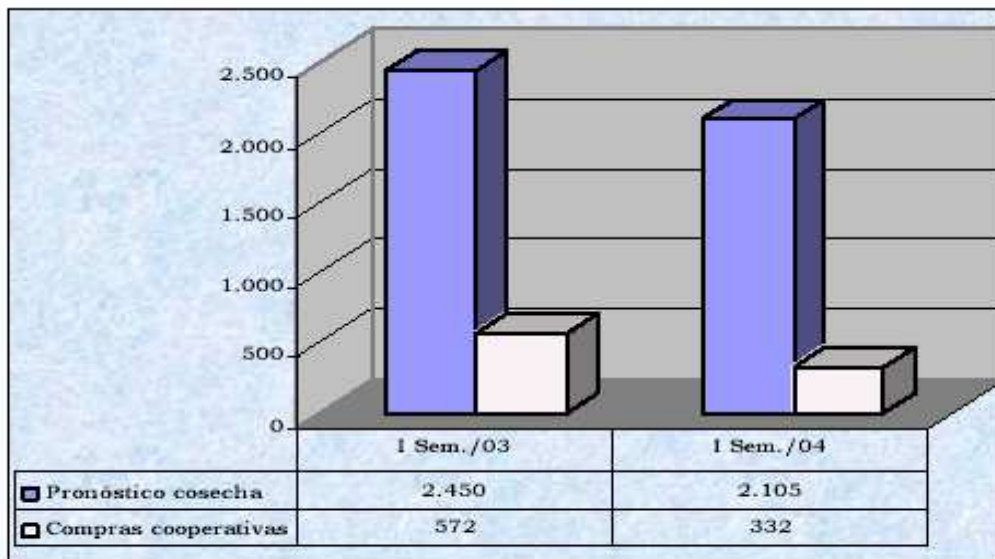


Fuente: DIAN. Armenia.



#### ANEXO O ( Grafica 139

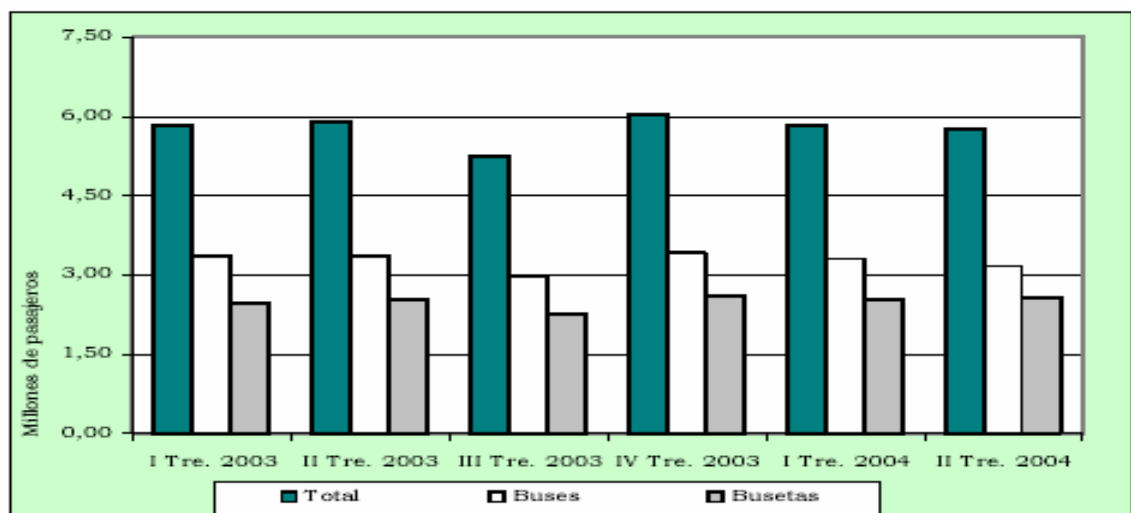
Quindío. Pronóstico de cosecha cafetera y compras cooperativas. Primer semestre de 2003 y 2004



Fuente: Comité Departamental de Cafeteros del Quindío.

#### ANEXO P (Grafica 14)

Armenia. Número de pasajeros transportados en buses y busetas. Trimestres, enero de 2003 a junio de 2004



Fuente: DANE.



**ANEXO Q. MODELO DE ENCUESTA: REACTIVACIÓN COMERCIAL  
AEROPUERTO “EL EDEN” DE ARMENIA**

**OBJETIVO:** Identificar las fallas y los problemas en la parte comercial del aeropuerto y sus instalaciones, mejorando la prestación del servicio, planteando alternativas para su solución.

NOMBRE: \_\_\_\_\_

EDAD: \_\_\_\_\_

TELÉFONO \_\_\_\_\_ OCUPACIÓN \_\_\_\_\_

1. ¿Sabe como se llama el aeropuerto de Armenia?

Si \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

2. ¿Utiliza el servicio de transporte aéreo del aeropuerto “ EL EDEN” ?

Si \_\_\_\_\_

No \_\_\_\_\_

3. ¿Que concepto tiene del aeropuerto?

a. Excelente \_\_\_\_\_

b. Bueno \_\_\_\_\_

c. Regular \_\_\_\_\_

d. Malo \_\_\_\_\_

4. ¿Considera que el aeropuerto le brinda a la comunidad los servicios comerciales requeridos?

Si\_\_\_\_\_

No\_\_\_\_\_

5. ¿Considera que las instalaciones de los locales comerciales del aeropuerto son las mejores?

Si\_\_\_\_\_

No\_\_\_\_\_

6. ¿Que aspectos cree que se deben mejorar en las instalaciones de los locales comerciales del aeropuerto?

R/=\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

7. ¿Qué cree que le hace falta al aeropuerto para ser mas atractivo comercialmente?

R/=\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

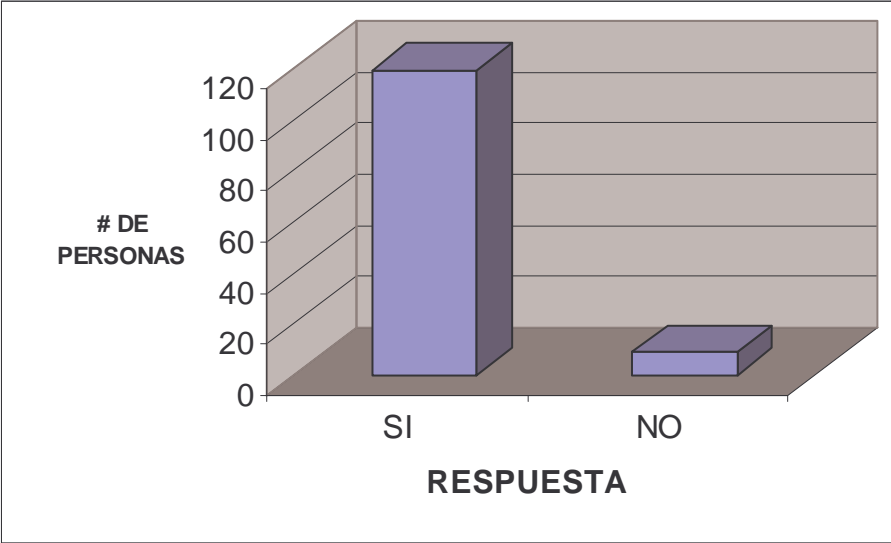
8. ¿Que recomendaciones ò cambios sugiere realizar en el aeropuerto para que los locales comerciales reactiven sus ventas?

R/=\_\_\_\_\_

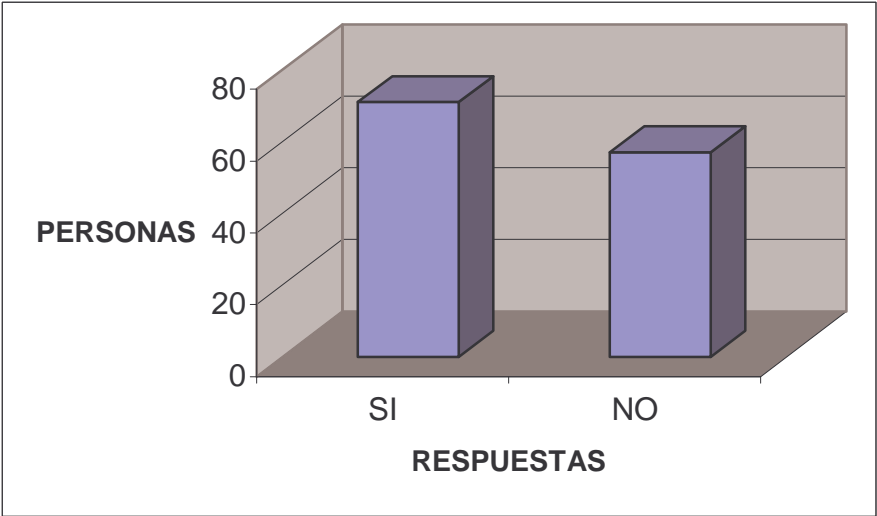
\_\_\_\_\_

**ANEXO R (Grafica 15)**

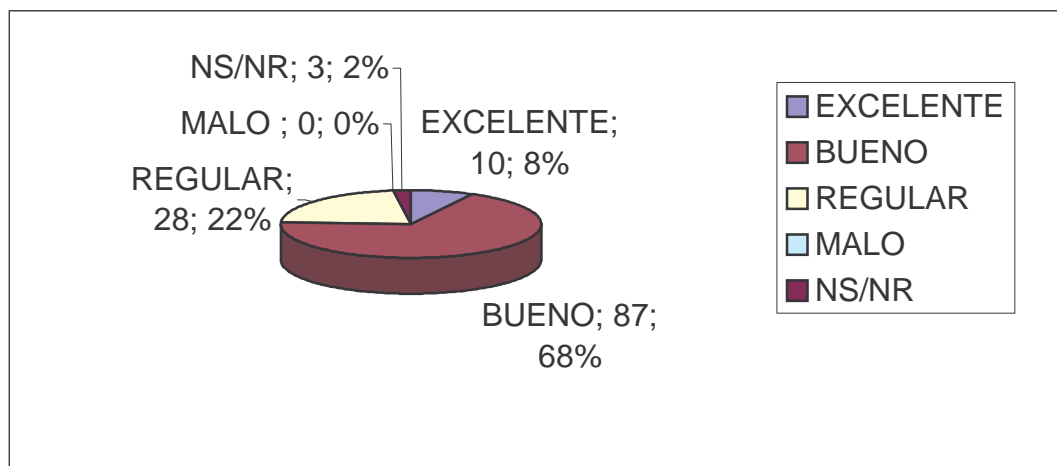
**TABULACIÓN GRAFICO ENCUESTA**  
**¿Sabe el nombre del aeropuerto?**



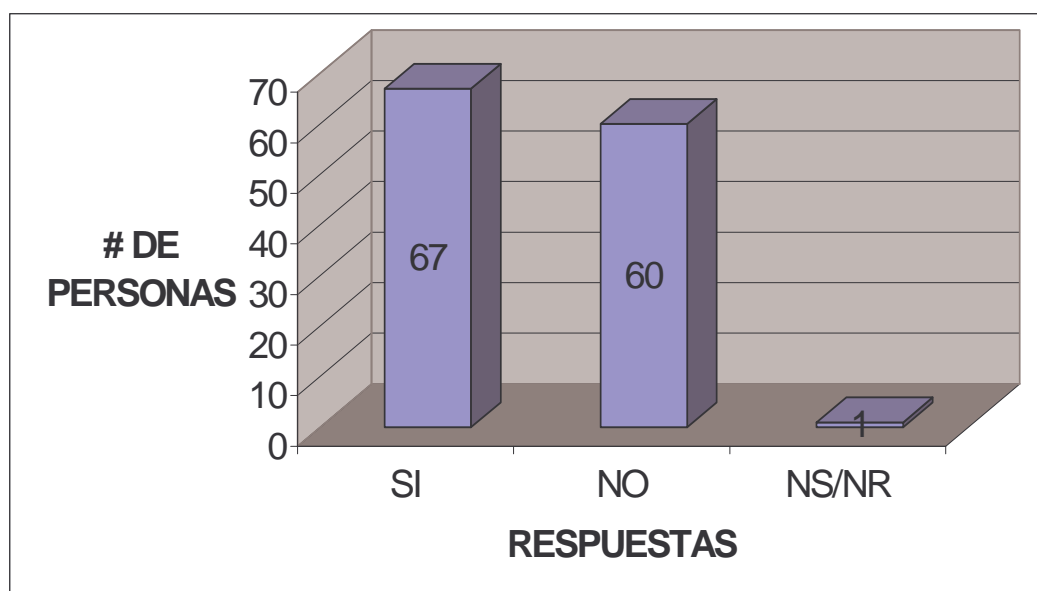
**¿Utilizan el servicio de transporte aéreo del aeropuerto?**



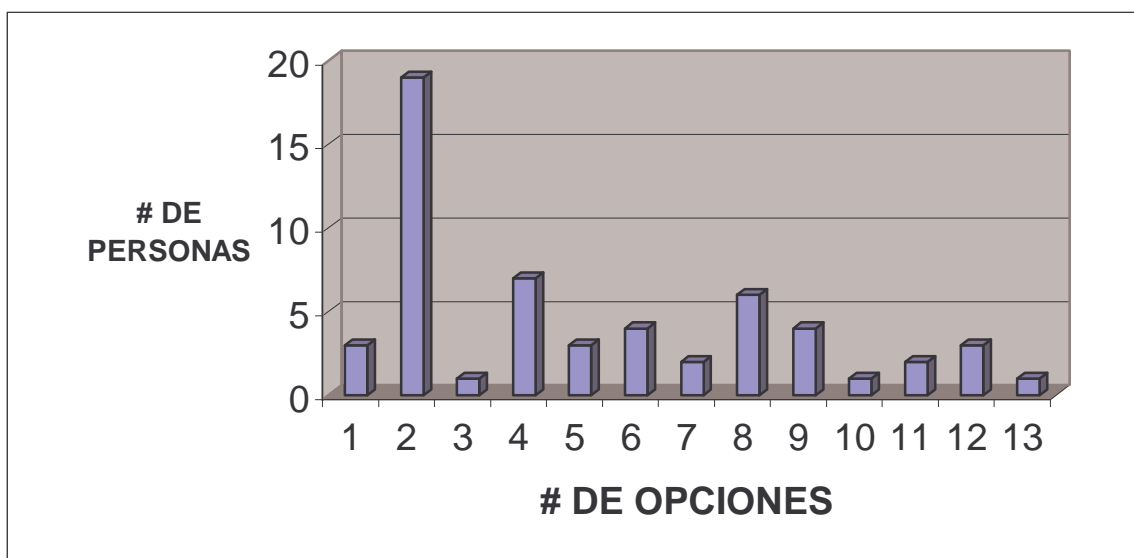
### ¿Concepto que tienen del aeropuerto?



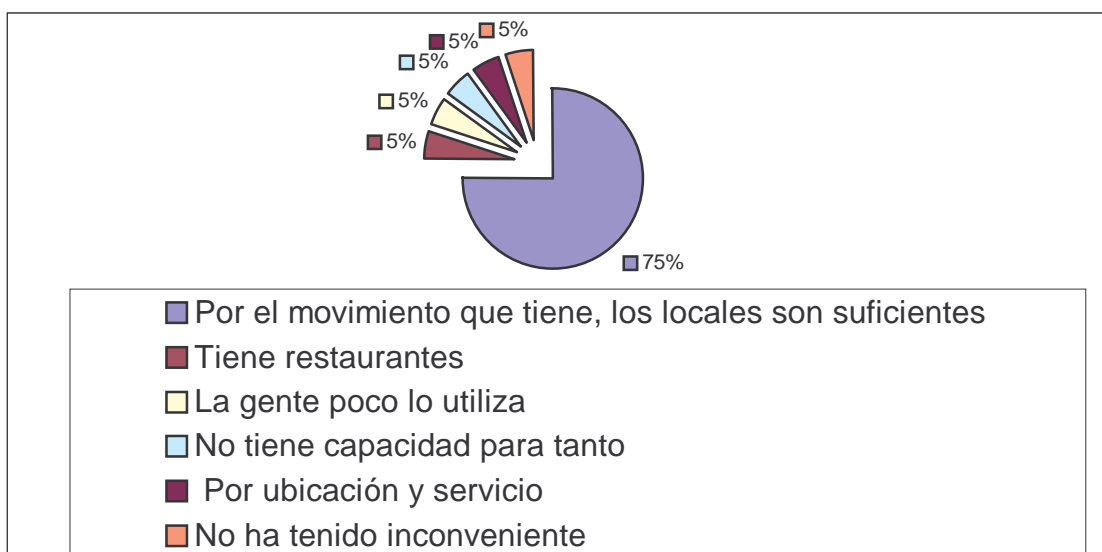
### ¿Le brinda a la comunidad los servicios comerciales requeridos?



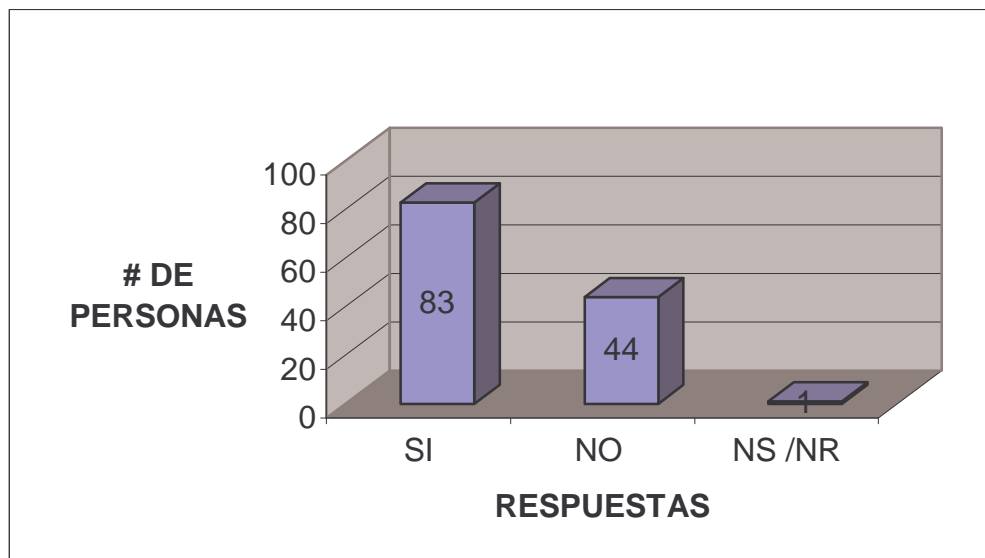
¿Por que no le brindan a la comunidad los servicios comerciales requeridos?



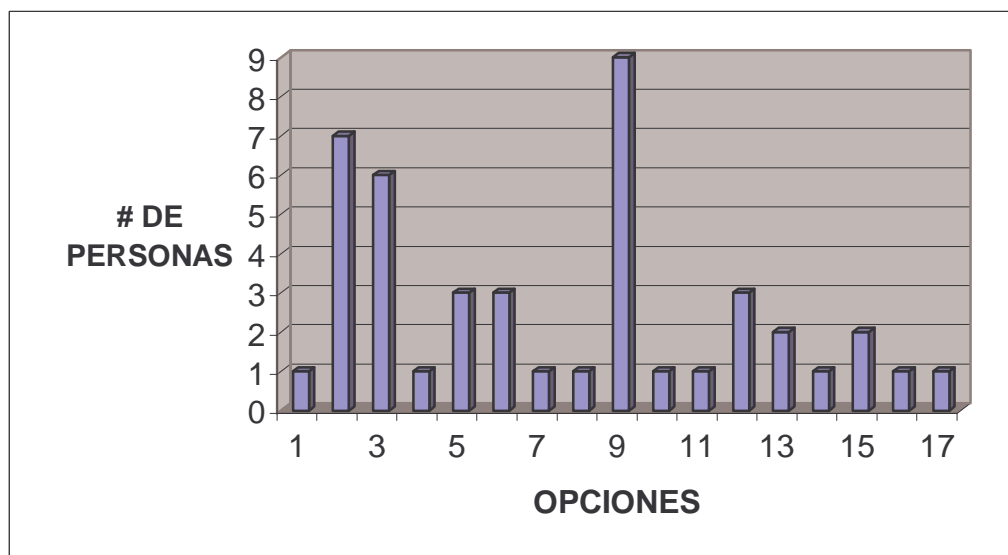
¿Por que si le brinda a la comunidad los servicios requeridos?



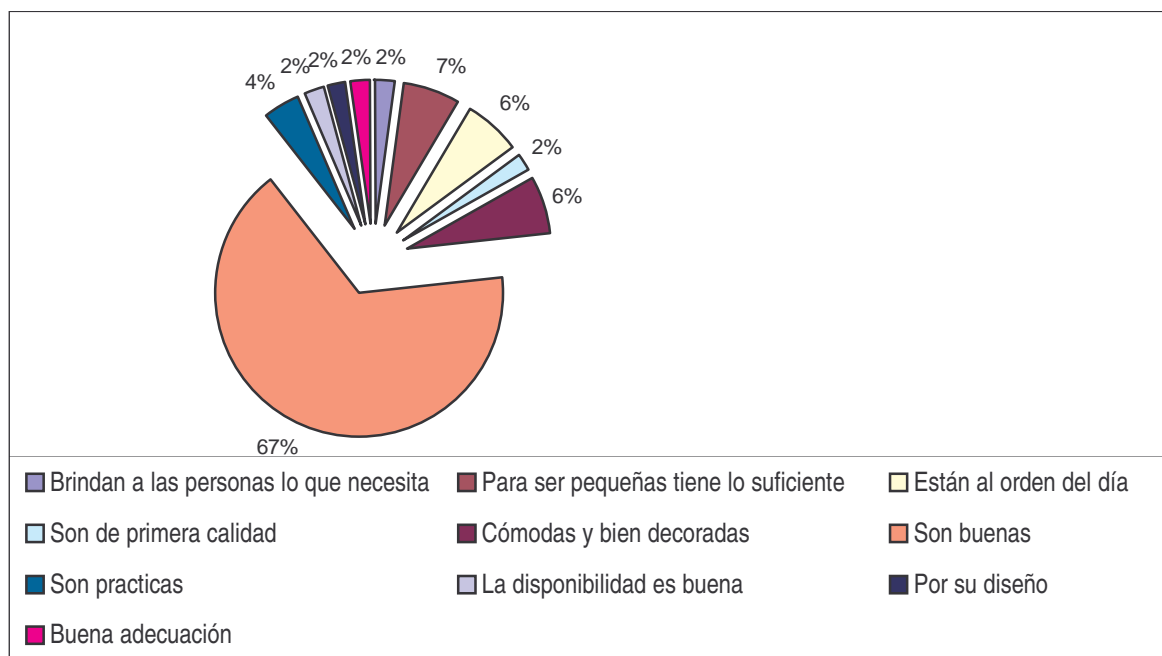
¿Las instalaciones comerciales son las mejores?



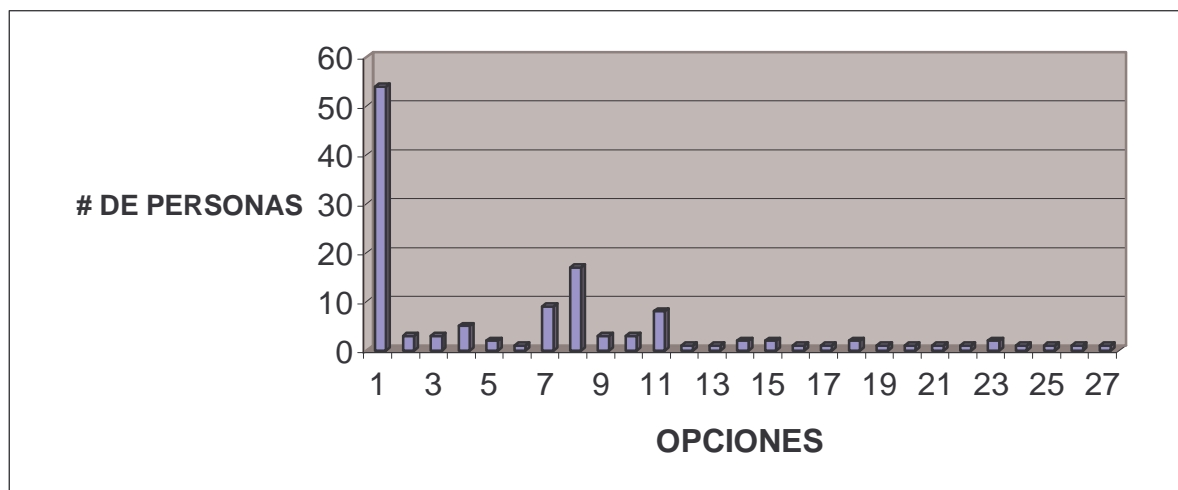
¿Por qué las instalaciones de aeropuerto el EDEN no son las mejores?



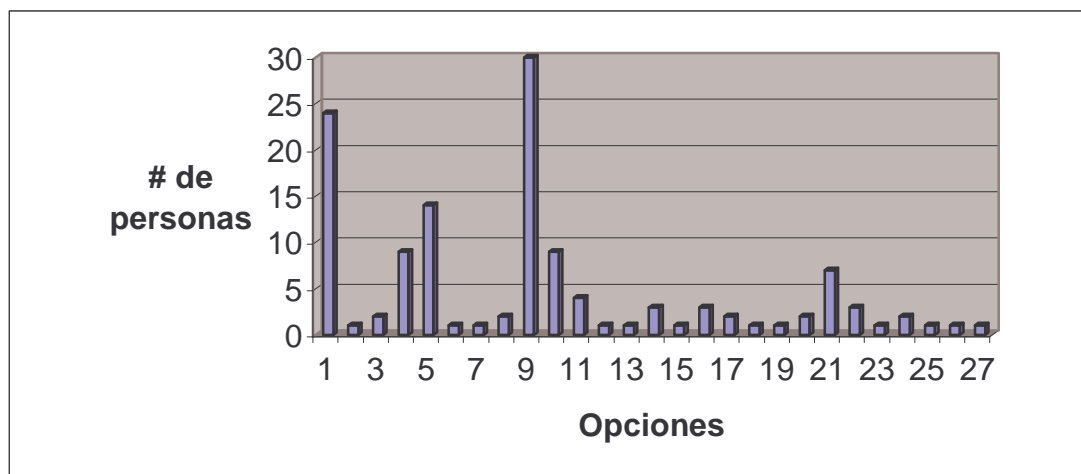
¿Por que las instalaciones de aeropuerto el EDEN son las mejores?



¿Cuales aspectos se deben mejorar en las instalaciones de los locales?



¿Que le falta al aeropuerto para ser mas atractivo comercialmente?



¿Qué recomendaciones ò cambios sugiere realizar en el aeropuerto?

